Б. МАСЛЕННИКОВ

«Москва» над Берлином

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга ветерана Великой Отечественной войны, штурмана 6-го бомбардировочного Берлинского ордена Кутузова авиаполка Бориса Николаевича Масленникова рассчитана на широкий круг читателей. Это книга дань уважения всем участникам Великой Отечественной войны, гимн фронтовому братству, книга о подвиге, рожденном великой любовью к своей Родине. Она дает ветеранам возможность вернуться в свою боевую молодость, а современное поколение узнает из нее, что настоящая дружба, взаимовыручка, отвага таких же молодых ребят, как они, помогли их Родине победить самое страшное зло XX века — фашизм.

- Б. Масленников
  - ○
  - ○
  - ○ ЛЕТЧИК И САМОЛЕТ
    - ■ Экипаж
    - ■ Самолеты «Москва»
    - ■ Тридцать лет спустя
  - ○ НАШ 6-й — 345-й…
    - ■
    - ■ «Батя»
    - ■ Счастливый для полка человек
    - ■ Товарищ К. и старший штурман полка
    - ■ Полковой врач с кавказским темпераментом
  - ○ ЭСКАДРИЛЬЯ ИВАНОВ
    - ■ Только в нашей эскадрилье
    - ■ О тех, кого знали все в полку
    - ■ Генеральный конструктор
  - ○ ВТОРОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ
    - ■
    - ■ Тревога
    - ■ А мы в это время…
    - ■ И наших сбивают…
    - ■ Домой…
    - ■ И опять домой…
    - ■ Возвращение Михи Янина
    - ■ Второй день рождения
  - ○ «МОСКВА» НАД БЕРЛИНОМ
    - ■ Среди Мазурских озер
    - ■ Когда не было погоды…
    - ■ Боевая хроника весны 1945 года

- РОЗЫ И ТЕРНИИ АЛЕКСЕЯ САЛЬНИКОВА
  - Такая вот предыстория…
  - Я — стрелок-радист
  - Первые неприятности
  - Роковое число 13
  - Опять это роковое число 13
  - Штрафной батальон
  - Его величество случай
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10

Б. Масленников
"Москва" над Берлином

Издание подготовлено к печати в соответствии с планом работы Оргкомитета «Победа» при финансовой поддержке администрации Новосибирской области

Фронтовым однополчанам 6-го бомбардировочного авиационного Берлинского ордена Кутузова полка дальней авиации — посвящаю.

Автор

ЛЕТЧИК И САМОЛЕТ

Экипаж

С нескрываемым волнением читаю ошеломившее своей неожиданностью письмо из Белой Церкви:

«И все-таки я тебя нашел!

Здравствуй, мой боевой друг и товарищ Борис Николаевич! Здравствуй, все твое семейство!!!

Кланяются тебе и твоему семейству я, Луценко Иван Павлович, моя супруга Клавдия Сергеевна…»

Так в марте 1980 года шагнул ко мне из фронтовой юности, почти из небытия, человек, с которым тесно связала меня военная судьба: в одном самолете, а потом даже и в одной кабине, бороздили мы воздушные пространства Азии и Европы и опять — правда, в разных самолетах — Азии с конца тяжелого сорок второго до победных мая и августа сорок пятого; вместе делили мы свои радости и огорчения — большие и малые, личные и служебные; вместе находились на волоске от такой близкой в военном небе смерти; горько переживали, когда на наших глазах, рядом с нами, эта смерть косила наших товарищей, друзей боевых, тех, с кем мы вот только перед вылетом, час-полтора назад, смеялись, разговаривали, шутили…

И избежали мы ее, этой смерти, я в этом твердо уверен, только потому, что штурвал нашего самолета, нашей «пятерки», крепко и надежно держал в своих руках этот человек, Иван Луценко.

Нас свела военная судьба, как уже было сказано, осенью тяжелого сорок второго года. Оба мы были сержантами, молодыми, несколько, как нам и товарищам нашим казалось, обиженными «несправедливостью» высокого начальства. Действительно: во-первых, до нашего окончания авиационных школ — он летной, я штурманской — всем выпускникам присваивались лейтенантские звания, нас же выпустили сержантами; во-вторых, наши друзья-однокашники уже второй год делают свое дело в небе войны, а мы почему-то должны прозябать в каком-то богом забытом среди дальневосточной тайги «пупе земли», как мы называли свой полевой менгонский аэродром, который располагался вблизи большого приамурского озера Болонь и почти посредине между Хабаровском и

Комсомольском- на-Амуре. А «пупом земли» аэродром доморощенные полковые остряки нарекли потому, что раскинулся он среди тайги в виде огромного круга, центр которого возвышался по отношению к периферии. Поэтому при полетах взлетающий самолет сначала скрывался за возвышенным центром летного поля — у всех, наблюдавших за взлетом, невольно возникало чувство сомнения: взлетит или не взлетит? — а уже потом показывался на фоне тайги. У всех наблюдавших непроизвольно появлялось чувство облегчения: уф, взлетел! При посадке картина менялась: сначала самолет как бы падал, пропадал на фоне леса, вновь вызывая у присутствующих на полетах чувство сомнения: сел или не сел? А потом, каждый раз почти внезапно, появлялся в центре летного поля, успокаивая всех: сел.

По прибытии в полк я некоторое время находился в «резерве» — не был включен в состав конкретного экипажа. Командир эскадрильи, в которую меня назначили, капитан Дзгоев, с трудным для запоминания именем — Азамат-Чери Мухамедчериевич, среднего роста, с характерными для южного человека чертами лица, осетин, летчик, как говорили в полку, от бога, внимательно, по-отечески посмотрел на стоящего перед ним по стойке «смирно» невзрачного вида сержанта-штурмана — я только что доложил, что прибыл для прохождения дальнейшей службы, — и с чуть заметным восточным акцентом проговорил:

— Падажди, пока нового летчика не прышлют нам. А летать будэшь со мной или с командиром твоего звэна Ткачом.

Однако вскоре все встало на свои места. Тот же Дзгоев вызвал меня в землянку штаба эскадрильи (там у нас почти все службы и жилые помещения располагались в землянках, почему и свой гарнизонный поселок те же полковые остряки прозвали «копай-городом») и, кивнув головой на уже находившегося там Ивана Луценко, сказал:

— Вот твой командир. Лучший летчик нашего полка. Его штурман Нышонков повышен в должности, ты назначаешься на его место в экипаже Луценко. Старайся и самолет освоить как следует — ты ведь раньше на ДБ-3 не летал, и свое штурманское дело совершенствуй, чтобы и командира, и экипаж свой не подвести — он по всем боевым показателям всегда был одним из лучших в полку. Вот, чтоб и впредь был лучшим. А ты, Иван, — Дзгоев со всеми разговаривал на «ты», что, впрочем, никого не обижало и считалось нормальным. — А ты, Иван, сам знаешь, каким должен быть командир лучшего экипажа. Так что, думаю и надеюсь, экипаж твой был и будет передовым. Радист Тихонов у вас опытный, значит, все от вас двоих и зависит.

Так я стал штурманом Ивана, вернее, как это значилось в штатном расписании, — «старшим штурманом» экипажа, командиром которого был «старший летчик» Иван Луценко.

Иван Луценко

Дзгоевская характеристика Ивана как лучшего летчика в полку не была пустыми словами. Характер у него сложный. Резкость, вспыльчивость и некоторая не всегда оправданная излишняя самоуверенность в суждениях и поступках как-то уживались в нем с почти детской наивностью, способностью удивляться тому, что у других не вызывало никакого удивления. Он мог крупно — до ругани — повздорить со своим товарищем по такому, например, поводу, как — чей самолет лучше. Конечно, его, Ивана, «пятерка»! И это притом, что все самолеты полка были одинаково изношены, по нескольку раз отработавшие всевозможные ресурсы, в свое время списанные, и только неизвестно какими усилиями наших механиков-чудодеев приведенные в божеский вид и даже в состояние, позволяющее

выполнять на них полеты.

И в то же время он мог с восхищением и удивлением следить за стаями пролетающих вдоль Амура с севера на юг или с юга на север диких гусей: «Смотрите-ка, какие они красивые, сообразительные — как они в строю крепко держатся, как строго дистанции и интервалы соблюдают!» И это притом, что в осенние и весенние дни перелеты в тех краях стай диких гусей и уток — дело обычное, ни у кого не вызывающее каких-либо эмоций, кроме, может быть, чисто потребительских: а неплохо парочку таких птичек на обед поджарить…

Он обладал многими талантами. Очень красиво писал. Хорошо пел — как-никак украинец! Он даже на кличку «хохол» охотно отзывался. Однако, как помнится, знал только одну украинскую песню — «Дывлюсь я на нэбо…» По слуху играл — и неплохо — на гармошке. Увлекался футболом — был результативным форвардом. Не мог же он, Иван Луценко, играть в защите, его дело мячи в ворота противника забивать! И — свистел. Оглушительно, как соловей-разбойник свистел. Свистел, заложив в рот любое число пальцев — от одного до шести. Он бы и с большим числом пальцев, очевидно, мог бы свистеть, но уже больше в рот не влезало.

Но все это на земле.

В полете Иван был Мастером. Мастером с большой буквы.

Еще в первые дни нашей совместной службы один из механиков в случайном разговоре, касающемся выполнения полетов, доверительно высказал такое свое мнение:

— Вот в звене у Марченко два летчика — Леша Копылов и Луценко. Оба — хорошие летчики. Но Леша Копылов — чистый бомбардировщик, а Иван Луценко — прирожденный истребитель. Ему бы не бомбардировщик по маршрутам водить, а на истребителе «мертвые петли» да «бочки» крутить.

Мне представляется, что да, Иван был бы прекрасным истребителем, но и летчиком-бомбардировщиком, командиром экипажа он был отменным.

В полете он полностью преображался. Штурвал самолета уверенно держал серьезнейший, ответственнейший человек, который ни на йоту не отступал от жестких авиационных законов, точно выдерживал все параметры полета: курс — градус в градус, высоту — метр в метр, скорость — километр в километр, разворот — точно на заданный угол, время полета — секунда в секунду, режим работы двигателей — в полном соответствии с инструкцией, место в строю — до сантиметров от установленных дистанций и интервалов, посадка — точно у «Т».

У него было какое-то особое «чутье» и к самолету — казалось,

самолет и летчик одно живое существо, и к земле — он чувствовал ее прямо-таки интуитивно, что очень важно при взлете и посадке, и к воздушной обстановке — он ее как бы осязал всеми своими чувствами. И еще: он обладал молниеносной реакцией на малейшее изменение обстановки полета, что наглядно проявлялось в групповых полетах. Мог, например, прямо-таки необъяснимым путем «вычислить», как сейчас принято говорить, на несколько «ходов» вперед действия и ведущего, и ведомых в строю, что позволяло ему пилотировать так, что, казалось, наш самолет и самолет ведущего связаны в полете тонкой невидимой нитью. Недаром своим правым ведомым Дзгоев всегда брал наш экипаж, а позднее, на фронте, лучший ведущий нашей полковой колонны, заместитель командира полка майор Салов, так определял порядок самолетов на боевой вылет, что правым ведомым у него всегда оказывался экипаж Луценко. А Ивана он прилюдно называл: «моя правая рука». Ни один летчик полка не удостоился такого от скупого на похвалу Салова.

В полетах от его, Ивана, резкости, вспыльчивости и излишней самоуверенности не оставалось и следа. Все это и делало его хорошим летчиком, ведь самоуверенность — первая предпосылка любого ЧП, вплоть до авиакатастрофы. И Иван это понимал.

Летчики есть летчики. И нет для нашего брата большего счастья, чем полеты. Тем более что летать нам приходилось не так уж часто: время-то для страны было очень трудное — на фронтах Великой Отечественной, особенно в районе Сталинграда, шли кровопролитные бои, и Дальнему Востоку многое недодавалось, строго лимитировалось все: и ГСМ, и запчасти, и боеприпасы. Поэтому каждый полет готовился тщательно, а летный состав старался взять все от него, полета, для приобретения опыта применения бомбардировочной авиации хотя бы в условно-боевой обстановке, которая в непредсказуемый момент могла превратиться в действительно боевую, поскольку — и мы это хорошо понимали — японцы готовились начать боевые действия против нашей страны на Дальневосточном фронте (и такой, созданный еще в начале войны, фронт существовал в то время!), как только немецко-фашистские войска овладеют Сталинградом.

А летали мы своим экипажем хотя и нечасто, но неплохо. И находились на хорошем счету в полку.

Практически мы не ссорились. В экипаже самолета нельзя конфликтовать: там один за всех, все за одного. Правда, однажды по моей вине возник между нами «локальный» конфликт. Как-то,

проверяя бомбардировочное оборудование самолета вместе с Иваном, я что-то резкое, что — и сам не помню, сказал ему. И не придал этому никакого значения. А потом смотрю — Иван чисто официальным тоном стал со мной разговаривать. И то исключительно по служебным вопросам. А так, что у него ни спросишь — молчит. Характер показывает. И в чем дело — не говорит. Через два-три дня слух о наших странных друг с другом отношениях дошел до Дзгоева. Вызвал он нас в свою землянку «на ковер», отругал по-всякому — все же правильный он был командир — назвал мальчишками и, в заключение, сказал:

— Идите, и чтобы я больше никогда не слышал о ваших раздорах. В нашей эскадрилье такого не было и не должно быть. Вам же воевать вместе придется.

С тех пор никаких разногласий между нами не было. Наоборот, с каждым днем мы как-то ближе, роднее, что ли, становились друг другу, не только в служебных, но и в личных делах; чаще советовались, прислушивались один к другому, вместе разрешали возникающие трудности. И эти чистые, скрепленные скупой мужской дружбой отношения мы пронесли через всю войну и длительную, к сожалению, по нашей вине, послевоенную разлуку.

Самолеты «Москва»

А предсказание Дзгоева сбылось.

После разгрома немецко-фашистских войск под Курском и Белгородом, полтора десятка лучших экипажей самолетов Авиации Дальнего Действия из Дальневосточной Воздушной армии, в том числе, на зависть друзей-однополчан, и наш, в начале сентября 1943 года были направлены на пополнение фронтовых полков, потерявших немало летных экипажей в тяжелых июльско-августовских воздушных баталиях. Наш экипаж был направлен в 6-й бомбардировочный авиационный полк, базирующийся на полевом аэродроме около заштатного, привольно раскинувшегося среди калужских лугов и лесов, городка Мосальска. В составе этого полка прошли мы до Берлина, а затем до Сахалина, провоевав август сорок пятого года в небесах Монголии и Маньчжурии.

Весной 1944 года наш полк переучивался на новейшую для того времени авиационную технику — самолеты Ту-2 — на одном из подмосковных аэродромов, возле местечка Малино, предназначенных для этой цели.

Наши летчики и техники заранее изучали материальную часть самолета и двигателя непосредственно на московском авиационном заводе под руководством специалистов конструкторского бюро А. Н. Туполева, который и сам частенько проводил с ними занятия.

Удивительное зрелище довелось увидеть им в заводских цехах, в том числе в цехе сборки, где уже готовые детали и агрегаты монтировались в одно целое — боевой самолет.

Сложную технологию монтажа жизнедеятельных систем самолета, операций, требующие высокой точности и большого мастерства, выполняли двенадцати-, тринадцатилетние мальчишки. Им бы учиться в школах, зачитываться приключениями и подвигами героев книг Конан Дойла и Марка Твена, Пушкина и Лермонтова, Фурманова и Николая Островского, многих, многих книг других писателей. Им бы заниматься своими ребячьими делами, играть в свои ребячьи игры. А они строили новейшие бомбардировщики.

Правда, свое ребячье «нутро» нет-нет да и вырывалось у них наружу. То один другого ущипнет, то друг другу язык покажут, гримасу на своих умилительно-грязноватых личиках уморительную состроят — дразнятся. А то, при малейшей

возможности, — дети же! — начнут в чехарду, в прятки играть среди полусобранных самолетов. Или в «чику» — «подфутболивают» маленький мячик, перевязанный нитками кусочек ткани или пакли из положенного по технологии сборки обтирочного материала. Кто большее число раз «подфутболит» мячик, не дав ему упасть на землю, тот и выигрывает.

Бригадирами у ребят — мастера, опытные трудяги, большинство пожилых, седовласых, лет за шестьдесят. С любовью и отцовской заботой следили они за своими питомцами. И одобрительно-доброжелательно, когда прорывается ребячье, и строго-требовательно, когда дело касается сборки самолетов. Да они, эти убеленные сединами мастера, и в самом деле были как бы вторыми отцами своих «подчиненных»: собственные отцы почти у каждого их питомца были на фронте…

Сложные чувства вызывали эти ребятишки. И чувство жалости к ним: ребята ведь детства не видят! И чувство сомнения: а вдруг они что-нибудь да не так сделают, где- то что-то не довернут, не дотянут, забудут установить, установят неправильно — это же дети…

Спросили у бригадиров: надежно ли ребята работают?

— Надежно! — ответили те. — Ни одной рекламации из летных частей на качество сборки не поступило. Хорошие отзывы, благодарности были. Да они хотя и пацаны, и дети еще, но хорошо понимают, что не игрушки им доверено собирать, а боевые самолеты, на которых наши советские летчики, возможно, их же родные или знакомые, будут фашистских гадов громить. Разве можно тут плохо работать?..

И тогда новые чувства охватили наших летчиков и техников. Чувство гордости за трудовые подвиги — иначе это не назовешь — всех ребят нашей страны, кующих, как и те, что строили лучшие в мире самолеты того времени — Ту-2, оружие победы, чувство уважения к этим мальчишкам.

Остальной состав полка где-то в начале мая перебазировался прямо на новый аэродром. От станции Михнево, куда мы прибыли поездом, нас довезли на открытых автомашинах до аэродрома, на окраине которого, у опушки леса, уже были развернуты палатки для проживания всего личного состава. Меня, как и многих штурманов, интересовали новые самолеты, о коих мы слышали много хорошего.

Поэтому, как только представилась возможность, я сразу двинулся на летное поле, где велись интенсивные полеты.

Когда я впервые увидел самолет вблизи, мною овладело чувство какого-то удивительного беспокойства и восхищения:

неужели на таком прекрасном самолете мне доведется летать! Необычной формы, верхнеплан, с двумя килями, на тонких высоких стойках шасси, самолет казался воплощением изящества и скорости. Особенно красивым виделся он в полете: все в его конструкции было обтекаемым, не было ни одного острого угла или выступающей детали, даже дутик и тот убирался вовнутрь хвоста фюзеляжа. Удивляли своими размерами двигатели. Они примерно в два раза превышали длину двигателей тоже воздушного охлаждения наших известных самолетов-бомбардировщиков ДБ-3 и Ил-4, так что коки винтов находились почти на одном уровне с носом кабины летчика и штурмана. И на земле самолет производил отличное от всех других самолетов впечатление. Что-то гордое и независимое было в его высоко поднятой передней части фюзеляжа. И рулил он необычно спокойно, солидно, важно, гордо: амортизировали только стойки шасси, колеса которых обкатывали неровности аэродромного поля; весь же самолет, казалось, плыл над землей на одной высоте, как бы бережно неся все, что находится в нем, — и вооружение, и бомбы, и экипаж.

В «квадрате», откуда осуществлялось руководство полетами и где находились причастные к ним люди, среди техников и летчиков ожидал своей очереди на полет и мой Иван. После коротких приветствий и обычных в таких случаях — после очень длительной разлуки — взаимных расспросов о том, как дела, как добрался, что новенького, что ожидается и т. д., Иван поинтересовался:

— Хочешь, сейчас у командира попрошу разрешения взять тебя в полет? Мне, — он посмотрел на часы, — через пять минут самостоятельно в зону лететь по плановой таблице. Узнаешь, что это за чудо-самолет.

А что спрашивать: я об этом только и мечтал. Наверное, такого вопроса можно было и не задавать — кто же из летчиков откажется от полета, да еще на новом для него самолете. Короче говоря, мы полетели. Я, естественно, имел весьма общее представление о Ту-2. Но с самого начала полета, когда самолет приседал на шасси от сдерживаемой тормозами мощи оглушительно грохочущих двигателей, становясь ниже — как птица перед взлетом, с самого разбега, когда с непривычной быстротой нарастала скорость самолета, с момента, когда, плавно поднимая хвост самолета, Иван придал ему почти горизонтальное положение, а затем неуловимым движением штурвала «оторвал» от земли и перевел в режим набора высоты, возраставшей тоже с небывалой скоростью, — стало ясно, что никакие другие самолеты, на которых за короткий срок летной службы мне

приходилось летать — Р-5, ТБ-3, СБ, ДБ-3, Ил-4, - не шли ни в какое сравнение с этим действительно первоклассным самолетом.

Очень правильно сделал Туполев, что предусмотрел размещение летчика и штурмана в одной кабине. Вот он, мой летчик Иван, сидит впереди, отделенный от меня узкой бронеспинкой. Как всегда, уверенно держит в руках штурвал. Внимательно следит и за воздухом, и за приборами, в то же время по ходу полета по самолетному переговорному устройству — СПУ — успевает вводить меня в курс всего нового, что имеется в кабине.

Я до него могу дотронуться. Увидеть, как и почему он предпринимает то или иное действие. Следить за его лицом, по выражению которого давно уже привык без слов понимать, что ему нужно, что беспокоит, все ли у него в порядке. В полете такой непосредственный контакт летчика и штурмана очень важен, особенно в боевом полете.

А ведь в самолетах ДБ-3 и Ил-4, на которых мы с Иваном до этого летали, мое рабочее место штурмана располагалось в носовой части фюзеляжа, в ажурно выполненной из деревянных или дюралевых реек хрупкой кабине, остекленной полумиллиметровым плексигласом.

Вот в Менгоне наш самолет, испытанный еще в 1937 году самим Владимиром Коккинаки, ранее списанный и стоявший не один год на ложном аэродроме — на них заканчивалась судьба отлетавших свое самолетов в предвоенные годы, — имел как раз деревянную кабину, отделенную от кабины летчика перегородкой. Самолетное переговорное устройство — СПУ, почему-то часто отказывало, поэтому связь между летчиком, штурманом и стрелком-радистом в основном осуществлялась через световую сигнализацию. Имелось такое светофорное устройство на тех самолетах — зеленая, желтая и красная лампочки с кнопками соответствующих цветов в каждой кабине. Приказом по полку был установлен и твердо нами усвоен единый порядок сигналов: зажигалась красная лампочка — разворот влево, зеленая — вправо, желтая — прямо, так держать; красная и желтая — набор высоты, зеленая и желтая — снижение, частое мигание всеми тремя лампочками — приказ покинуть самолет… Ну и другие сигналы были. Вот такая сложная и не совсем удобная связь существовала между членами экипажа на тех самолетах. Была еще так называемая пневмопочта, которая позволяла записками, помещенными в пластмассовые цилиндрические футлярчики, обмениваться между кабинами самолета. Но этот вид связи требовал много времени, был

ненадежен и практически экипажем не использовался. В крайних случаях, когда у штурмана возникала необходимость срочно передать летчику важные данные, например, курс, скорость, высоту, требуемые для полета, то ему эти данные приходилось крупно изображать на лимбе ветрочета, либо на плексигласе штурманского планшета и, открыв верхнюю дверку кабины — астролюк — высунуть ветрочет или планшет наружу перед козырьком кабины летчика, чтобы тот смог прочитать написанное.

…Наш менгонский ДБ-3 имел неприятную особенность: на какие бы держатели ни подвешивались бомбы, какой бы порядок ни устанавливался на электросбрасывателе для их сброса, как бы ни прозванивалась электропроводка системы сбрасывания бомб перед полетом, хотел этого экипаж или не хотел, в воздухе бомбы всегда сбрасывались одновременно, залпом…

Я испытывал непередаваемое чувство удовлетворения от близкого соседства со своим летчиком, от стремительности самого полета, от новизны нашей с ним совместной кабины, осваивать которую он помогал своими краткими пояснениями.

Все в ней отличалось от того, что мы видели в кабинах известных нам самолетов. И приборная — одна на двоих — панель, так что разночтение показаний приборов летчиком и штурманом, случавшееся иногда на Ил-4, здесь исключалось. И приборы — другие, более совершенные. Вот, впервые увиденный мною потенциометрический дистанционный магнитный компас, индикатор которого выведен на приборную панель, а магнитный датчик, с картушкой из четырех магнитиков, размещен в правой плоскости самолета, где не так велико влияние его электромагнитного поля на магнитную систему компаса и, значит, будут более точными отсчеты курса, и указатель скорости другой. И отлично работающий радиополукомпас РПК-10, индикатор которого тоже располагается на панели приборов. И прицел — новый, автоматически учитывающий изменение высоты и скорости полета при бомбометании, что позволяет производить противозенитный маневр самолета на боевом курсе без снижения точности бомбометания. Да… такое самолетное оборудование доселе мне видеть не доводилось.

А Иван, успевая перекинуться со мною несколькими словами по надежно отлаженному СПУ, — а иначе в кабине разговаривать было бесполезно, мешал грохот двух, удаленных на расстояние не более метра по обе стороны от кабины, ревущих двигателей, мощностью по 1850 «лошадей» каждый — и ответить на запросы с земли, «демонстрировал» мне летные и иные достоинства самолета и его оборудования.

— Вот, смотри, — говорил он, выполняя боевой разворот, закончив который самолет набирал высоту более 1000 метров. — Впечатляет?!

— Теперь смотри, — Иван включал форсаж двигателей, и самолет разгонялся в горизонтальном полете почти до 600 километров в час. Вот это скорость! На наших старых самолетах скорость не превышала цифры 400. Да на такой скорости от любого «мессера» или «фоккера» можно уйти!

— Разворачиваюсь на 90 градусов! — продолжает «удивлять» меня Иван, и самолет за считанные секунды встает в горизонтальное положение, выполнив разворот именно на 90 градусов по гирополукомпасу.

— Посмотри, как хорошо идет машина по горизонту! — Иван убрал руки со штурвала, ноги с педалей, и отрегулированный триммерами самолет по-прежнему шел точно по курсу; шкала гирополукомпаса, стрелка высотомера, указателя скорости и магнитного компаса стояли как вкопанные на установленных делениях.

— А ну-ка, включи РПК, он настроен на приводную нашего аэродрома. Пульт управления у тебя перед глазами, на моей бронеспинке. Включил? Так. Переключатель СПУ поставь в сложение «РК». Поставил? — Иван посмотрел в мою сторону — правильно ли я действую. — Молодец! Слышишь позывные? «Та-ти-та, та-та-та», — пропел он, как у нас принято, буквы азбуки Морзе. — «КО» — так?

— Конечно, так, — не мог не согласиться я.

— Это наши позывные. Теперь сам убедись, какое умное устройство, это РПК. Оно всегда указывает, где аэродром. Вот, видишь, — он ткнул указательным пальцем правой руки чуть ли не в индикатор РПК, — стрелка отклонилась вправо на 15 градусов. Она как бы говорит: аэродром справа, справа; чтобы взять курс на аэродром, доверни самолет вправо на 15 градусов. Вот что она говорит. Смотри, я доворачиваю самолет по гирополукомпасу на 15 градусов вправо. Видишь, стрелка РПК идет к нулю. Вот я вывожу самолет из разворота, а стрелка — гляди, гляди — установилась на нуле. Она как бы говорит: посмотри на магнитный компас — он показывает, что наш курс на аэродром сейчас 130 градусов. Вот его, этот курс, выдерживай. Даже совсем бестолковый человек с этим РПК всегда сможет самолет на свой аэродром привести — работала бы только приводная. Нет, очень, очень умное устройство РПК.

— Я бы тебе и «мертвую петлю» показал, — с тайным сожалением в голосе проговорил Иван, когда мы уже подлетали к аэродрому, — да запрещена пока на Ту-2 эта фигура. А по-

моему, — он любовно погладил правой рукой по штурвалу, — этот самолет сможет выполнить любую фигуру высшего пилотажа не хуже, чем иной истребитель.

Нет, все-таки что-то от истребителя у Ивана, безусловно, было! Но не мог он пойти на выполнение фигуры пилотажа, запрещенной инструкцией.

С того полета и началось освоение нашим экипажем самолета Ту-2.

Изучали мы его дотошно, так, что каждый из нас — летчик, штурман, стрелок-радист, воздушный стрелок — досконально, до каждой кнопки, каждого лючка, последней заклепки знал оборудование, размещенное на его рабочем месте, все то, чем он будет пользоваться в полете. И это было правильно. По-другому изучать самолет, на котором предстояла воевать, мы просто не имели права.

Так же относились к изучению новой техники все экипажи полка. Ведь новый самолет для экипажа — это не просто новая техника. Это и его воздушная обитель на ближайшее время, а может быть, и до конца жизни: в полетах, особенно в боевых, летные экипажи нередко уходят из жизни вместе со своим самолетом.

А вскоре полку передали самолеты, построенные на средства трудящихся Киевского района столицы; представители этого района обходили ровный строй 32-х самолетов Ту-2 и торжественно вручали каждому командиру экипажа, выстроившегося у своего самолета, дарственный формуляр на него. Вручили такой формуляр на самолет Ту-2 № 5 и нашему Ивану. В этот же день на фюзеляжах каждого самолета в полку, в разрыве красной, обрамленной белой каймой, молнии появилось, тоже красно-белого цвета, знаменательное слово «МОСКВА», а ниже и мельче — «от трудящихся Киевского района»

Полку передали самолеты, построенные на средства трудящихся Киевского района столицы, вскоре на фюзеляжах каждого самолета появилось знаменательное слово «МОСКВА», а ниже и мельче — «от трудящихся Киевского района»

В то время за каждым экипажем закреплялся определенный самолет и, как правило, только на нем экипаж выполнял полеты. И это, наверное, тоже было правильно: повышалась ответственность как летного, так и технического состава экипажа за исправное состояние и правильную эксплуатацию самолета.

…В жизни многое возвращается на круги своя, многое повторяется, следуя каким-то необъяснимым закономерностям, А иначе чем же объяснить, что на фюзеляжах всех самолетов, на которых наш экипаж летал в военные годы, в том числе и на нашем новом Ту-2, красовались цифры 5?

Мы — экипаж — были влюблены в свою «пятерку», и все необходимые работы на ней выполняли сами. И регламентные. И девиационные. И пристрелочные: пристрелку двух 20-миллиметровых пушек «ШВАК» конструкторов Шпитального, Владимирова и Комарицкого, огнем которых мог управлять летчик, и трех 12,7-миллиметровых крупнокалиберных пулеметов «УТБ», что означало «универсальный, турельный Березина», огнем которых обеспечивалась защита задней полусферы самолета; огонь из них могли вести штурман, стрелок-радист и воздушный стрелок. Пристрелка производилась «холодная», с помощью трубки холодной пристрелки, в чем нам всегда помогал оружейный мастер звена, мой полный тезка, чудесный абхазец Боря Ардзинба, и «горячая» (стрельбой по мишеням в специально оборудованном тире-капонире), которую мы выполняли сами.

Ну и летали. Летали много. И одиночно — в зону, по

маршруту, с бомбометанием на Белоомутовском полигоне, на воздушные стрельбы по конусу и — с пологого пикирования — по наземной цели. И строем — от звена до полка. Летали неплохо. Даже в единственном за всю войну воздушном параде над Красной площадью в честь Военно-Воздушных Сил, в честь и нас, значит, в воскресенье 20 августа 1944 года участвовали. Полк наш шел тогда во главе колонны боевых самолетов. Говорили, что Маршал Сталин нашел время посмотреть этот парад и остался доволен…

Конечно, все самолеты с завода приходили одинаковыми, одной серии. Но нам казалось, а наш техник Вася Рухлов был непоколебимо уверен, что наш Ту-2, с аккуратно выведенной на фюзеляже красной с белым обводом цифрой «5», — самый лучший.

А потом — фронт. Боевые вылеты с аэродромов Прибалтики, Восточной Пруссии, Польши, далекой и жаркой Монголии. И воевали мы так, как надо. Да и нельзя было плохо воевать на лучшем фронтовом бомбардировщике периода Великой Отечественной войны.

Тридцать лет спустя

Расстались мы с Иваном более тридцати лет назад. И с ним, и с другими однополчанами, как ни печально, а сейчас это особенно понятно — непростительно, связь постепенно терялась, с течением времени она прекратилась совсем. Не подумайте, что мы перестали друг друга уважать, любить, помнить. Просто мы иногда, по молодости лет, считаем, что что-то еще успеем сделать, откладывая в текучке мелочных забот это «что-то» со дня на день, с месяца на месяц… А потом, по прошествии многих лет, начинаем думать, что уже поздно это «что-то» делать…

А вот мой Иван и более чем через тридцать лет посчитал, что еще не поздно найти своего фронтового штурмана и, через неоднократные запросы в Чугуевский горвоенкомат, Харьковское авиационное училище, Фрунзенский облвоенкомат, Центральный архив Вооруженных Сил, добился нужного ему ответа: «… полковник запаса Масленников Б. И. проживает в Новосибирске по адресу…»

«Теперь твой адрес я занес в свою Красную Книгу, где ты будешь пятидесятым из наших однополчан…» — так писал в своем письме Иван.

Это письмо, как луч зенитного прожектора в ночном небе, высветило в памяти, покрывшейся пеленой прошедших лет, воспоминания о нашей фронтовой юности, о друзьях-однополчанах, о наших, тогда казавшихся обыденными, а на самом деле очень важными и нужными стране, нашему народу делах, приближавших желанную всем нам Победу.

Память — дело не совсем надежное. И избирательное. Не все она помнит. Лучше всего помнит хорошее. Может быть, так и надо — зачем запоминать плохое? Поэтому, очевидно, и вспоминаются далеко не полные, не самые печальные горькие картины жизни товарищей моих боевых, самым верным из которых для меня был Иван Луценко. Только твердо уверен: все они, как и большинство фронтовиков, прошли такую школу мужества и военных испытаний, которую с другими и сравнивать как-то не хочется. Они знали, что такое жить по совести, понимали, какой дорогой ценой могут обернуться даже короткие страх или растерянность в воздушном бою, попытка спрятаться за спиной товарища. Они умели ценить взаимопомощь и стремление выручить товарищей из беды, как нечто естественное, само собой разумеющееся стремление. Безропотно переносили они тяготы фронтовой жизни, но всегда были активны, инициативны,

жизнедеятельны, скрашивая суровые военные будни острой шуткой, иронической репликой, улыбкой, «подначиванием» друг друга, дружеской мужской заботой друг о друге. Не жалея сил, а зачастую и жизней своих, ответственно выполняли они самую грязную и опасную, но и самую нужную тогда работу: в жесточайших боях отстаивали свободу и независимость своей Родины, своего народа.

Над теми делами годы не властны. Часто они, те дела, те фронтовые будни, видятся нам, фронтовикам, во сне. О них вспоминается, когда встречаешься с друзьями-однополчанами, особенно в проясненные Дни Победы. И тогда, когда настигает печальная весть о том, что вот ушел из жизни такой-то твой боевой друг-товарищ. И тогда, когда ты внукам показываешь пожелтевшие фото фронтовых дней, где все мы молодые, молодые…

Так всколыхнуло у меня волны воспоминаний о делах тех давно минувших дней письмо дорогого Ивана. Эти волны все властней и властней захватывали мою память, мой мозг, все мое существо, особенно после того, как в том же 1980 году, в день тридцатипятилетия Победы, посчастливилось мне встретиться со своими друзьями-однополчанами в славном городе Ленинграде.

Невозможно словами передать впечатление от той, первой для меня, послевоенной встречи, настолько все было удивительно-волнительно, радушно, доброжелательно-чисто, по-фронтовому просто. Решительней меня в оценке встречи оказалась моя жена — Мария Ивановна. Свои фронтовые судьбы связали с ней мы в январе того далекого победного 1945 года. На вопрос друзей и знакомых, как ей понравился Ленинград, в котором она побывала впервые, последовал исчерпывающий ответ:

— Ленинград — замечательный город. Его проспекты, дворцы, музеи, памятники, Нева — чудесны. Но впечатления от этого замечательного и чудесного меркнут в сравнении неповторимо-ярким впечатлением от встречи с фронтовыми друзьями и подругами более чем через три десятка лет.

Лучше не скажешь.

И вот, совершенно невольно, появилась у меня непреодолимая потребность осмыслить давно пережитое. Почему-то возникло чувство настоятельной необходимости поделиться с однополчанами-фронтовиками, с детьми и внуками нашими тем, чему был свидетелем, очевидцем, участником. С первыми — чтобы оживить в их памяти дорогие и, возможно, полузабытые картины боевого прошлого. С остальными — чтобы знали они,

какими усилиями и жертвами добывалась их отцами и дедами Победа, обеспечившая детям и внукам мирную жизнь на нашей земле.

Ведь лишь очевидцы тех событий, и никто иной, смогут достоверно рассказать и описать то, что видели своими глазами, слышали своими ушами, поступали по своему разуму, делали своими руками. А таких все меньше и меньше. Как совершенно верно выразилась наша фронтовая поэтесса Юлия Друнина: «Чередою уходят и те, что в боях не убиты…»

Потому-то не в состоянии удерживать в себе неумолимо возникающие видения военного прошлого. Только вот не поздно ли я взялся за это дело? Успею ли вплести частицу своих воспоминаний в ослабевающую нить памяти, связывающую наше фронтовое поколение с нашими детьми и внуками?..

НАШ 6-й — 345-й…

$$3^2 + 4^2 = 5^2$$

Наш полк заметно отличался от всех других полков дивизии. Очень много тому доказательств. Ну, например, как будто специально для того, чтобы подчеркнуть его отличие от других, его особенность, что ли, ему присвоили номер 345, а раньше-то, и всю войну, он именовался «6-й бомбардировочный авиационный полк». Теперь же его номер составляют стороны Пифагорова треугольника: сумма квадратов первых двух чисел, катетов, равна квадрату третьего числа — гипотенузы. Разве это не особенность! Разве этим мог похвастаться любой другой полк не только в дивизии или в корпусе, но, пожалуй, и во всех ВоенноВоздушных Силах!

И то, что только самолеты нашего полка и никакого другого имели на фюзеляжах изображения красной с белыми обводами молний, в разрыве которых сверкало дорогое всем нам слово «МОСКВА», что выгодно отличало их от любых других самолетов. И то, что именно нашему полку была оказана честь возглавлять девятки боевых самолетов, принимавших участие в воздушном параде над Красной площадью 20 августа 1944 года в ознаменование нашего праздника — Дня Военно-Воздушного флота страны. Казалось, что это нашу полковую колонну — три первые девятки — встречает Москва, салютуя ей залпами разноцветных фейерверков.

Наверное, для наблюдающих с земли это впечатляющее зрелище создавало волнительно-праздничное настроение, укрепляло веру в грядущую победу: идет война, а в солнечном московском небе, на высоте 400–600 метров, со скоростью, невиданной для большинства москвичей и командированных в столицу (гостей города, как сейчас принято говорить, тогда не существовало, не до того было), в четком строю от Химкинского водохранилища через улицу Горького и Красную площадь, в направлении на Люберцы, проносились девятка за девяткой новейшие бомбардировщики и истребители, знаменитые штурмовики — воздушная мощь советского государства… Экипажам наших самолетов приятно было услышать по настроенным на «прием» рациям фразу с Главного командного пункта ВВС Москвы: «…Хорошо идете, «Лебеди», молодцы!..»

«Лебеди» — позывные самолетов нашей дивизии.

И то, что лишь нашему полку из всего 6-го

Бомбардировочного авиакорпуса было присвоено наименование «Берлинский», и только он был награжден орденом Кутузова. Теперь на новой гербовой полковой печати выгравировано: «345 Бомбардировочный Авиационный Берлинский ордена Кутузова полк Дальней Авиации». А сокращенно — 345 БАБОКП ДА.

И, наконец, то, что 345 БАБОКП ДА был одним из лучших полков 326-й Бомбардировочной Тарнопольской ордена Кутузова авиационной дивизии, которая этим орденом была удостоена одновременно с нашим полком, могли бы, представляется, подтвердить и командовавший ею в годы войны полковник Лебедев Василий Сергеевич, да и командир 6-го Бомбардировочного авиационного корпуса, в состав которого дивизия входила, генерал Скок Иван Потапович.

Однако таким заметным наш полк стал не сам по себе, таким его сделали люди, личный состав, от его командира до простого солдата в каждой эскадрилье.

Гордость полка — семь Героев Советского Союза.

Трое из них были удостоены этого почетнейшего звания в нашей стране за мужество и героизм, проявленные ими в войне с белофиннами. Остальные — в годы Великой Отечественной. Наши однополчане — Федоров Е. П. и Ворожейкин А. В., за свои геройские подвиги были награждены знаком особого отличия — медалью «Золотая Звезда» — дважды[1].

«Батя»

Вот наш командир, «Батя» — подполковник Дорохов Григорий Петрович. Коренастый, полнеющий мужчина, с простым, типично русским лицом, на котором иногда появлялось выражение затаённой хитринки. Любил больше слушать, чем говорить, хотя, при необходимости, произносил без конспекта длинную и складную речь. В отличие от многих других офицеров воздерживался от неприличных и оскорбительных выражений. Самым страшным его ругательством было слово «разгильдяй».

Он старательно следовал укоренившимся в авиации, очевидно, вместе с ее зарождением, традициям: боязни числа 13, понедельника и бритья перед полетами. Поэтому в полку отсутствовал самолет с тринадцатым номером, поэтому по понедельникам и тринадцатым числам полеты, как правило, не проводились — почти всегда можно было найти, и находились, причины, чтобы отменить даже запланированные полеты — и поэтому, конечно же, перед полетами никто никогда не брился.

За 1944 и 1945 годы, как свидетельствуют записи в моей летной книжке, самолеты полка находились в воздухе в это «роковое» число лишь раз — 13 сентября 1946 года, при перелете из Хабаровска на один ив аэродромов Южного Сахалина, только что освобожденного от японских войск, и только по категорическому приказу свыше, ибо так требовала военно-политическая обстановка того времени на Дальнем Востоке.

И ведь подтвердилась плохая примета, связанная с этим числом!

За все время летне-осеннего перелета из-под Берлина до Сахалина, перелета трудного и сложного, через всю Восточную Европу и всю нашу — с запада на восток — страну, да еще с залетом в Монголию и Маньчжурию, где мы участвовали в боевых действиях против японских империалистов, полк не понес ни одной потери. А в начавшемся в этот день перелете, как назло, один из лучших наших летчиков, Толя Усов, при посадке, по своей халатности и невнимательности — что ему, у него всегда все хорошо получалось! — ошибся, завел самолет на вторую, недостроенную и, как оказалось, деревянную взлетно-посадочную полосу, на которую и поставил на «нос» свою «Ласточку», так ласково он называл свой Ту-2 с цифрой 27 на фюзеляже — как-никак, больше года она верно служила усовскому экипажу. При этом часть остекления передней кабины Ф-1 разбилась, сама кабина несколько деформировалась, ее колпак не открывался,

оказался заклиненным; находящие в кабине сам Толя, его штурман — Лева Косенко и техник самолета старшина Ситченков не могли из кабины выбраться без посторонней помощи и, находясь в самых неудобных позах — разве удобно пребывать в носу самолета, хвост которого смотрит почти в зенит? — ждали «у моря погоды».

Неудачная посадка Усова была видна всем находящимся на аэродроме, в том числе и Дорохову. Он, не сдержав досады — ведь ЧП! — недовольно крякнул, высказал свое знаменитое «разгильдяй!» и помчался на первой попавшейся аэродромной полуторке к месту происшествия. Усов из своего трагикомического положения, — представьте себе, что вы сидите на сиденье стула, поставленного кверху ножками, — попытался доложить, почему такое случилось. Дорохов грубо перебил:

— Все целы?!

Толя только головой кивнул: все, мол, целы…

Дорохов, уже успокоившись, — главное, люди не пострадали — обошел самолет, посмотрел вверх на хвостовое оперение, разрушенное при пробеге по полосе, изобилующей ямами, буграми, разбросанными остатками строительного мусора, подумал: досталось бедному самолету… Понаблюдал, как неловко выбирались из задней кабины стрелок-радист и воздушный стрелок. Постучал согнутыми пальцами правой руки по непривычно стоявшим чуть ли не вертикально створкам бомболюков, еще раз, покачивая головой, проворчал своё «разгильдяй». Снова приблизился к первой кабине, где мучился Толя, и, как бы отвечая на немую просьбу Усова оказать помощь в избавлении от неудобного положения, с некоторой долей иронии проговорил:

— Раз сам сумел самолет на нос поставить, сам сумей и вылезти. — Приказал шоферу, садясь в кабину полуторки: — На КП!

Толю Усова и его товарищей по несчастью, конечно, быстренько извлекли из кабины… А вокруг «Ласточки» долго еще кружил грустный инженер эскадрильи Григорий Михайлович Болдин, близко к сердцу принимавший малейшие неисправности, незначительные поломки эскад- рильских, его, Болдина, самолетов. А тут винты погнуты — где их выправишь, нужны новые. Хвостовое оперение разрушено, не восстановишь — тоже где-то надо доставать. Кабина деформирована, ее остекление разбито — дело поправимое… Что делать?.. Никаких запасных частей нет и неизвестно, когда они будут, только ведь прилетели!.. А самолет восстанавливать надо…

И — восстановили. Проявили техническую смекалку,

изобретательность, мастерство. Подумали: где, что и как можно сделать, отремонтировать. Сам Болдин вместе с техником самолета Ситченковым и механиком Саркисяном на транспортном Си-47 доставили винты в один из хабаровских ПАРМ (полевые авиационные ремонтные мастерские) — там выправили; они же разведали, что на аэродроме соседней дивизии списывается разбитый самолет, а его хвостовое оперение уцелело, — добились разрешения, сняли с того самолета, что надо было, и установили на усовский; приложили свои золотые руки к передней кабине, к ее остеклению — и стала она как новая.

Через несколько дней Толя Усов, которого, казалось, уже трудно поразить мастерством своих техников, с удивлением осматривал «Ласточку»: ну что за молодцы наши чудодеи техники-механики! Машина-то как будто только что с завода, будто ничего с ней и не случилось!

Как это ни странно, но были-таки у Дорохова основания опасаться числа 13. И раньше это роковое число приносило крупные неприятности полку. Многим однополчанам помнится, например, недоброй памяти боевой вылет 13 июля 1943 года. Боевую-то задачу полк выполнил, но потерял тогда пять самолетов; большинство остальных летчики с трудом привели домой разбитыми и подбитыми, с убитыми и ранеными членам экипажа. А самолет замкомэска Беспалова — непостижимо как Ивану Васильевичу это удалось — пришел домой с отбитой консолью крыла и отсека элеронов, буквально на честном слове и на одном крыле. Болдин — он скрупулезно вел записи боевых дел эскадрильи — подсчитал, что в том вылете только его третья эскадрилья потеряла трех летчиков, четырех штурманов и стрелков-радистов, шесть воздушных стрелков. Всего — семнадцать человек! Опытных, молодых, красивых! Вот чем закончился тот день войны для эскадрильи! Пусть даже случайно совпавший с числом 13.

Поэтому в полку старались избегать полетов по 13-м числам. На всякий случай.

Дорохов служил в полку с самого начала его формирования — с июля 1938 года. Прошел долгий путь от рядового летчика до командира полка. Воевать стал еще в финскую войну на самолетах ДБ-3, а в Великую Отечественную — и на Ил-4. Много летал. И днем, и ночью. Несколько раз приходилось ему покидать подбитый вражескими снарядами самолёт.

Был он прозорливым человеком. Мудро предоставлял широкую свободу в решении вопросов боевой подготовки полка своим заместителям, которые знали и ответственно делали свое

дело. Тут Дорохов, как и его предшественники, интуитивно следовал негласному армейскому правилу: хорош тот заместитель, который может полностью исполнять обязанности своего командира. Это, наверное, правильное правило. Оно приносило пользу командирам любого ранга, в том числе и Дорохову (полк-то наш всегда ходил в передовых), и заместителям командира по летной и инженерной части — все они быстро повышались по служебной лестнице, а такие заместители командира полка, как Семенов и Веричев, дослужились до высоких генеральских званий.

И еще. В последние месяцы войны он в боевые полеты как-то не очень рвался. Впрочем, ему, как командиру полка, и не обязательно надо было принимать участие в каждом боевом вылете. Главная его обязанность в боевой работе — направлять усилия своего штаба, полковых служб на организацию и обеспечение боевых действий полка. Он этим в полной мере и занимался. Правда, у многих из нас создалось мнение, что не хочется «Бате» лишний раз подвергать свою жизнь опасности в этой войне, победоносное окончание которой явно просматривалось.

Но в первый, надолго запомнившийся всем нам боевой вылет на новых самолетах Ту-2 21 декабря 1944 года полк повел он, Дорохов. Как бы давал напутствие и бывалым, боевым, и еще необстрелянным экипажам: делай как я!

До сих пор помнятся отдельные эпизоды того, не совсем удачного для полка, боевого вылета.

То, что все мы, участники предстоящею полета, волновались, ощущали сложные чувства опасности и ожидающего нас чего-то неведомого, психологически было вполне естественно. Кто же не волнуется и не переживает, когда вопрос касается его боевого дела, его судьбы, его жизни и смерти? А ведь именно так обстояло дело в каждом боевом полете.

Эти сложные чувства у каждого из нас выражались по-разному. Одни начинали излишне суетиться. Другие выглядели слишком возбужденными. На третьих неизвестно почему нападала зевота. Четвертые — бледнели… Особенно остро эти чувства напоминали о себе в первых боевых полетах, когда их участники еще и не понимали, что представляет собою неведомая им опасность. Потом-то, уясняя, как надо предупреждать возникшую опасность или преодолеть ее, в каком бы виде она ни появилась, они поймут, что в боевом полете — как и в любом бою — опасности неизбежны, что преодоление опасностей дается

опытом, приобретенными в боях определенными, почти подсознательными предусмотрительностью и доведенными до автоматизма действиями в преодолении и отражении каждой возникшей опасности.

Но никогда никакие психологические моменты и сложные чувства не могли повлиять на решимость участников полета выполнить боевое задание. Ни у кого, как бы ему ни было трудно и страшно, не возникала и, думается, не могла даже возникнуть мысль отказаться от боевого полета. Наоборот, считалось крайней несправедливостью и невезением, почти кровной обидой для экипажа, летчика, штурмана, стрелка-радиста, воздушного стрелка, если по какой-то вполне понятной причине кого-то из экипажа или весь экипаж не включат в боевой расчет, оставят на земле в то время, когда их товарищи уйдут на боевое задание.

Моего Ивана и меня, конечно же, не обошло общее для всех экипажей возбуждение, непонятная нервозность, волнующее чувство предстоящего полета.

У Ивана, по крайней мере внешне, об этом свидетельствовали необычная для него некоторая скованность и замкнутость, более теплое отношение к своему экипажу, почти наивные и потому особо заметные попытки подбодрить, успокоить, снять нервное напряжение и с тех, с кем он через какое-то, очень небольшое, время уйдет в боевой полет, и с тех, кто так старательно и любовно хлопочет вокруг его, Ивана, самолета, еще и еще раз проверяя, все ли и правильно ли сделано, затая в своих сердцах единственное пожелание: успешного выполнения боевой задачи летному экипажу и благополучного его возвращения «домой», на эту вот, ставшую родной, стоянку.

У меня, насколько помнится, это волнующее чувство выразилось в томительном ожидании чего-то нового, неизвестного, от чего необъяснимая ноющая боль возникала где-то внутри меня, подсасывало под ложечкой, что- то толкало меня на ненужные и непонятные поступки: проверять то, что давно проверено, например, — установлены ли стрелки высотомера на нуль; сомневаться в том, в чем никто никогда не сомневался, например, — будет ли работать аэродромная приводная радиостанция во время нашего полета; задавать кому надо и не надо совершенно нелепые вопросы, например, — интересоваться у воздушного стрелка, боится ли он участвовать в боевом вылете. Очевидно, — самому трудно судить — выглядел я тогда не лучшим образом, на что окружающие реагировали с вполне объяснимым пониманием и доброжелательностью.

И хотелось всем нам, участникам предстоящего полета, или не хотелось, сложные чувства ожидаемой неведомой опасности,

беспокойства, взвинченности, высокого нервного напряжения, охватившие нас, не могли не сказаться отрицательно и, к сожалению, сказались на ходе выполнения боевого полета, особенно на первом его этапе — от взлета, сбора полковой группы самолетов и до полета ее к цели.

Ничто, казалось, в этот день не предвещало крупных неприятностей нашему полку.

Подготовка к полету проводилась основательно. Каждый член каждого экипажа совершенно четко представлял себе, что, где, когда и как он должен делать на всех этапах полета. Отлично были изучены район полетов и характеристики цели. Отработаны вопросы взаимодействия экипажей с истребителями сопровождения и между экипажами на случай отражения атак истребителей противника. Определен маневр группы для преодоления зенитного огня над вражеской территорией. Произведен точный инженерно-штурманский расчет полета, выверены все его навигационные элементы. Самолеты, их оборудование и вооружение — бомбардировочное и стрелковопушечное — находились в состоянии высокой степени готовности и надежности. Экипажи рвались в бой.

…Поддавшись общему боевому настрою, объявшему весь полк, наш парторг Иван Снаров задумал испытать боевое счастье в первом боевом вылете на Ту-2 — принять участие в выполнении боевого задания в качестве воздушного стрелка, поскольку он имел общее представление о том, как в случае необходимости нужно вести огонь по воздушному противнику и даже стрелял из УТБ в тире.

Получить «добро» на полет — такие случаи иногда в практике боевых полетов допускались, сам Снаров несколько раз занимал место воздушного стрелка на самолетах Ил-4 и сам себя считал боевым парторгом — ему удалось после длительных раздумий и сомнений Дорохова, не видевшего в желании Снарова чего-либо серьезного. Но нельзя, вроде, и не уважить проявление боевого духа парторга.

— Только если кто из командиров экипажей согласится тебя в полет взять, — недовольно пробурчал хитрый Дорохов, заранее зная, что затея Снарова наверняка обречена на неудачу: плох тот летчик, который добровольно согласится на замену кем бы то ни было кого бы то ни было из состава своего боевого экипажа, даже воздушного стрелка; а плохих летчиков в полку, справедливо полагал он, быть не должно.

Имея дороховское «добро» на полет в составе экипажа почти что любого самолета полка, Снаров остановил свой выбор на

«десятке» командира звена нашей первой эскадрильи Якова Черствого. Черствой недавно прибыл в полк, уже имея опыт боевых полетов, был награжден орденом Красной Звезды. Сравнительно быстро освоил новый для него самолет Ту-2, неплохо летал. Даже слух прошел, что будто бы он «втихую» ото всех запрещенную «мертвую петлю» на своей «десятке» выполнял. Правда, на все вопросы по этому поводу Черствой и его экипаж давали, загадочно улыбаясь, уклончивые ответы: ничего не подтверждали, но и не отрицали. Может быть, цену себе набавляли. А может, куражились над задающими такие неуместные вопросы. Слыл он, Черствой, несколько оригинальным, рассудительным человеком, требовательным и волевым командиром.

Вот к нему-то и обратился Снаров. Ответ Черствого был действительно рассудительным, но и однозначным:

— Нет. В первый вылет на новом самолете я, как, надо думать, и любой другой летчик, пойду только со своим экипажем. Назимов! — позвал он своего воздушного стрелка, который вместе с видавшим виды опытным стрелком-радистом Геной Климасом обсуждал детали предстоящего полета. — Вот капитан Снаров имеет желание вместо тебя на боевое задание полететь. Как ты на это смотришь?

Получив явно протестующий против такой «несправедливости» ответ Назимова, Черствой с назидательной интонацией в голосе закончил разговор со Снаровым:

— Видите, Назимов со мной согласен. По всей вероятности, не исполнится ваше желание сегодня…

Поразмыслив, Иван Снаров отказался от своей задумки. И правильно сделал. Ответ любого летчика на такой вопрос был бы точным повторением ответа Черствого.

Никто из участников разговора около «десятки» не предполагал, что Снарову в этот день необычайно повезло…

Итак, ничто, казалось, в этот день не предвещало нашему полку крупных неприятностей.

В назначенное время в установленном месте, куда было вынесено полковое знамя, состоялось построение личного состава. Дорохов, приняв рапорт от руководившего построением начальника штаба, выступил с небольшой — буквально в несколько фраз — речью, поздравив всех с началом боевой работы на новых самолетах и пожелав летному составу успешного выполнения боевого задания.

Начальник штаба зачитал короткий боевой приказ, основное содержание которого до нас было уже доведено на предполетной

подготовке, и уточнил боевой расчет полковой группы самолетов. Наша первая эскадрилья будет идти замыкающей в колонне полка, поскольку всю группу поведет сам Дорохов, как ведущий и третьей эскадрильи. Мы на своей «пятерке», как и планировалось, пойдем в ведущем звене эскадрильи справа от «тройки» ее командира Бабурова. Справа от нашего звена — звено Яши Черствого, слева — звено Коли Зинакова. Взлет — с грунта, по отрыву впереди взлетающего самолета. Сбор группы — с левым кругом над аэродромом. Посадка после выполнения полета — на взлетно-посадочную полосу.

Все было достаточно торжественно, строго, по-фронтовому четко.

После дополнительных незначительных указаний по полету Дорохов подал команду:

— По самолетам!

Явственно помнится, как экипажи — кто бегом, кто быстрым шагом — направлялись к самолетам, как уважительно и заботливо помогали нам техники и механики надеть парашюты, как по обычному сигналу — взметнувшейся в небо зеленой ракете — были запущены двигатели, как началось выруливание самолетов, как пошла на взлет и плавно оторвалась от земли «единица» Дорохова и в тот же момент начал разбег самолет его правого ведомого — замкомэска третьей эскадрильи Ивана Беспалова. И дальше разбег очередного самолета начинался, как и было условлено, с отрывом от земли впереди взлетающего.

Мы внимательно следим за рулящими и взлетающими в пелене пыли — благо, время позволяло: наша очередь выруливать вслед за «тройкой» Бабурова — двадцатая. Ну, вот и Бабуров порулил. Вот и наша «пятерка» двигается за бабуровской «тройкой» почти впритирку.

Что такое?! Один из самолетов ведущей третьей эскадрильи прервал взлет перед самым отрывом от земли и рулит почти навстречу взлетающим самолетам сразу на линию исполнительного старта. Когда мы уже готовимся взлететь, этот самолет разворачивается и вклинивается как раз между самолетами Бабурова и нашим. Теперь мы видим — это номер 28, самолет молодого летчика Гришина. Нам ничего не остается делать, как пропустить гришинский самолет на взлет впереди себя, вслед за самолетом Бабурова: Гришину-то, чтобы занять его место в общем боевом порядке, предстоит догнать эскадрилью, которую в районе третьего разворота уже собрал Дорохов. Нам это хорошо видно.

Вот самолет Гришина пошел на взлет. Иван переводит работу двигателей нашей «пятерки» во взлетный режим; машина, дрожа

как бы от нестерпимого желания поскорее взлететь, удерживается на взлетном курсе лишь тормозами. Вот гришинский самолет отделяется от земли и, одновременно с этим, начинает разбег наша «пятерка». Где-то в его середине, когда скорость самолета вплотную приблизилась к взлетной и прервать взлет было уже невозможно, мы видим до боли жуткую, не доходящую до нашего сознания картину: самолет Гришина, очевидно «подорванный» им на малой скорости — вот оно, следствие предполетной нервозности! — сделал несколько мелких неуверенных качков с крыла на крыло на высоте десяти — двенадцати метров, резко просел, за что-то зацепился правой плоскостью, перевернулся и, поднимая клубы не то дыма, не то пыли, рухнул на землю, продолжая по инерции ползти вперед, разваливаясь на ходу и оставляя за собой чудовищный след: вывороченный грунт, разбросанные дымящиеся двигатели, бомбы, куски развороченных, искореженных плоскостей и фюзеляжа…

Нам, наверное, повезло. Неизвестно, что было бы и с нашей «пятеркой», и с нами, если бы в тот момент, когда мы пролетали над разваливающимся гришинским самолетом, он бы взорвался…

Горестную картину разметанных остатков гришинского самолета, добавленную бегущими к месту катастрофы со стороны аэродрома маленькими фигурками людей, обгоняющую их «санитарку» — вот что увидели мы внизу, когда выполняли первый разворот и пристраивались на свое место — справа от самолета Бабурова.

Странным образом повлияли на нас только что происшедшая катастрофа и пережитая связанная с ней опасность: мы как бы отключились от всего, не касающегося полета, замкнулись в его рамках, почему-то стали соображать и действовать с поразительной быстротой и отчетливостью, незамедлительно реагируя на каждое изменение в обстановке полета.

Так, еще у четвертого разворота, когда сбор группы в основном закончился и полковая колонна ложилась на курс полета к цели, Иван взволнованно крикнул:

— Гляди, гляди — из дороховской эскадрильи чей-то самолет уходит влево, со снижением!

Обзор нижней передней полусферы самолета с рабочего места штурмана несколько затруднен оборудованием кабины и бронеспинкой летчика, но мне, изловчившись, удалось выглянуть в ту сторону, куда показывал Иван: впереди внизу, слева, снижался с левым же разворотом Ту-2, у которого непривычно неподвижным для летящего самолета был винт одного

двигателя.

— Да-а… — резюмировал увиденное Иван, — не успели от аэродрома отойти, а уже двух самолетов в строю как не бывало… А что дальше будет?

А дальше было такое…

Полет продолжался. Если посмотреть на наш боевой порядок сбоку, в вертикальной плоскости, то он напоминает трехступенчатую лестницу. Эскадрилья Дорохова — первая ее ступенька. Вторая и третья ступеньки — девятки Половченко и наша, следующие за первой на примерно двухсотметровых дистанциях и превышениях одна по отношению к другой. Мы — выше всех. Нам «сверху видно все» — весь боевой порядок группы, маневры каждого самолета.

…Это ведь только непосвященному наблюдателю с земли кажется, что полет строя самолетов красив и прост, что для летчика выполнение такого полета большой сложности не представляет: встань на свое место в строю, установи общий для всех самолетов режим полета и спокойно его выдерживай. На самом деле в полете строем, особенно большой группой, летчикам приходится непрерывно маневрировать скоростью, курсом, высотой. Тут каждый — и ведущие, и ведомые — обязаны помнить, каково летящим позади и по сторонам экипажам. Помнить и точно выдерживать свое место в боевом порядке.

В воздухе самолет очень инертен, любой его маневр сопровождается последействием и, как правило, должен выполняться с опережением. Скажем, если ведомый самолет сближается с ведущим на интервал менее установленного, и летчик, чтобы встать на свое место, отвернет от ведущего в обратную сторону, то его самолет отзовется на изменение положения рулей поворота и элеронов не сразу, какое-то время он будет продолжать опасное сближение с ведущим самолетом. Стало быть, маневр на отворот следует начинать тогда, когда у самолета лишь наметится тенденция к опасному сближению, уловить которую обязан классный летчик. Вот почему умение летчика хорошо держаться в строю требует от него интуитивного предугадывания на несколько ходов вперед возможного изменения обстановки полета, быстрого, почти автоматического выполнения единственно правильного действия, учитывающего это изменение.

Ведущим, им тоже нелегко: немного увеличишь скорость и вся эскадрилья может «налезть» на впереди идущую девятку сверху; немного уменьшишь — можно отстать на недопустимую дистанцию от впереди идущей девятки и «подлезть» снизу под идущую позади. В обоих случаях, чтобы исправить положение,

приходится маневрировать летчикам почти всей группы, чаще всего — скоростью, реже высотой и совсем редко, только крайним ведомым в звеньях, — курсом.

Вот почему на фронте хороший ведущий ценится на вес золота.

Практически же никогда, даже при большом мастерстве летчиков и хорошей слетанности эскадрилий и звеньев, не могут самолеты группы идти в строю с абсолютно одинаковыми — километр в километр — скоростями. Вот и в нашей группе, нам это хорошо заметно, чуть уменьшил скорость самолет Половченко — и все самолеты второй девятки начали маневрировать скоростью, совершать — взад-вперед, взад-вперед — перемещения ведомых относительно ведущих в звеньях самолетов, которые, в свою очередь, так же перемещаются относительно звена Половченко.

Вынужден сбавить скорость и ведущий нашей эскадрильи Бабуров, причем делает он это несколько резковато. Но Иван, очевидно предвидя маневр Бабурова, вовремя убирает обороты двигателей, уменьшая скорость нашей «пятерки», чтобы не «выскочить» вперед бабуровской «тройки». Осуществляет он это неуловимо-четко, — самолеты как бы одновременно, от одного сектора газа, изменили режим полета, оставаясь на своих местах друг относительно друга.

А как с этим маневром справились другие звенья?

Я взглянул вправо и… прямо-таки оцепенел. Опять до боли необъяснимое, страшное своей трагической неизбежностью зрелище развертывалось перед глазами: самолет ведущего звена, Черствого, оказавшийся сзади самолета своего левого, внутреннего ведомого — Саши Черев- ко, медленно и неотвратимо, с выпущенными закрылками, надвигаясь на самолет Черевко, приближается к нему вплотную и… рубит его хвостовое оперение винтом своего левого двигателя. Оба самолета рухнули вниз. На фоне этой трагедии был виден уходящий со снижением вправо самолет ведомого звена Черствого — Ивана Игонина…

Казалось, столкновение самолетов длилось нескончаемо долго, хотя на самом деле — секунды, даже доли секунды. Через мгновение на месте правого звена по-прежнему было чистое ярко-голубое зимнее небо, и о только что происшедшей катастрофе в его необозримом пространстве свидетельствовал лишь одинокий «одиннадцатый» — самолет Игонина, снизу пристраивающийся к нашей «пятерке».

Случилась эта невероятная катастрофа, очевидно, потому, что либо Черствой, стремясь сохранить положение звена в строю, вслед за Бабуровым резко сбавил скорость своего самолета и

оказался сзади своих ведомых, либо Черевко опоздал это сделать и его самолет выскочил вперед своего ведущего, а затем, чтобы восстановить строй звена, они оба, не оценив сложность сложившейся обстановки, начали изменять скорости: Черствой — увеличивать, Черевко — сбавлять. Кто из них допустил ошибку — сказать трудно, но в любом случае большая инертность самолетов в воздухе сыграла свою роковую роль.

Иван же Игонин в опаснейших условиях полета принял и осуществил единственно правильное решение: сманеврировать сразу и скоростью, и курсом, и высотой, тем более что ничто ему в этом не мешало.

Да, не совсем удачно закончился первый боевой вылет полка на новых самолетах. Боевую задачу мы, конечно, выполнили — цель была поражена нашими бомбами. Но и потери, которых не должно было бы быть, были большими.

Погибло четыре человека: Гришин и его штурман Строганов, Саша Черевко, воздушный стрелок Назимов из экипажа Черствого, тот самый, вместо которого хотел участвовать в полете Иван Снаров.

Потеряно четыре самолета. Четвертым был тот Ту-2, который покинул боевой порядок в самом конце его сбора. Как стало известно из рассказов очевидцев, летчик этого самолета, Вениамин Трифонов, со штурманом по редко встречающейся даже на Украине фамилии — Дремлюга, на одном работающем двигателе нормально зашли на посадочный курс, своевременно выпустили шасси и закрылки. Все вроде бы шло к счастливому концу. Но… ох уж это неприятное «но» — в это же время на посадочном курсе вместе с самолетом Трифонова оказался неизвестно откуда появившийся грузовой Ли-2, экипаж которого, не установив связи с руководителем полетов, спешил на посадку. Находящийся на старте солдат — помощник дежурного по полетам, не разобравшись, что заходящий на посадку Ту-2 находится в аварийном состоянии, дал ему красную ракету — приказ уходить на второй круг, что и пришлось выполнить Трифонову, когда самолет был уже в положении выравнивания. Он, проявив исключительную находчивость и недюжинное летное мастерство, успев убрать шасси и закрылки, приземлил самолет на расстоянии 600–800 метров от границ аэродрома, поскольку и второй двигатель начал отказывать…

Трифоновскому экипажу все же повезло, никто из его состава не пострадал: самолет остановился буквально в трех-четырех шагах от высокой насыпи мелиоративного канала, предназначенного для дренажа летного поля аэродрома.

…Грустными и расстроенными были все мы к концу этого несчастливого для полка дня войны. Не было никого, кто бы тяжело не переживал случившееся. Не слышалось обычных шуток и смеха среди приводящих в боевую готовность самолеты техников и механиков.

Сумрачным и осунувшимся выглядел Дорохов, ставя посерьезневшему летному составу задачу на боевой вылет в следующий день. Но, разбирая причины потерь, которых и к боевым-то лишь условно можно было отнести, уверенно и, как оказалось впоследствии, — пророчески заявил:

— Значит, будем воевать. Плохое начало, по приметам, обещает хороший конец, не такой, как под Тулой 13 июля сорок третьего…

Боевые будни полка продолжались.

Счастливый для полка человек

Летом 1944 года в полку появился моложавый, подвижный, со спортивной выправкой и открытым симпатичным лицом, майор — новый заместитель командира полка по летной подготовке. Первый раз мы увидели его среди почетных гостей — дивизионного начальства во главе с командиром дивизии полковником Лебедевым — на вечере офицерского клуба полка, чтобы отметить и чисто авиационный праздник — День Военно-Воздушного флота, и участие полка в воздушном празднике над Красной площадью Москвы в честь этого праздника.

Сразу видно было, что майор успел немало и неплохо повоевать — на его всегда тщательно выглаженной гимнастерке красовались четыре ордена: два — Красного Знамени, два — Отечественной войны. В те времена, не как ныне, фронтовики ордена носить не стеснялись, поскольку знали, какой ценой они достаются. Это был Салов Василий Геннадьевич.

Не всем вначале пришелся по душе новый заместитель Дорохова, который и сам по отношению к Салову занял выжидательную позицию: давай, давай, действуй, посмотрим, на что ты способен. Командир первой, нашей, эскадрильи, капитан Бабуров, был явно недоволен: он сам метил на должность заместителя Дорохова. И еще кое-кто, в основном из штабного и эскадрильского руководства, недоверчиво отнесся к новому назначению: зачем нам «кот в мешке», «варяг», своих достойных нет, что ли?

Но Салов как-то незаметно и быстро завоевал авторитет у летного и технического состава.

У летного потому, что, придя в полк с легкомоторных самолетов По-2 и Р-5, он довольно быстро освоил полеты на наших Ту-2, превосходно эти самолеты пилотировал.

У технического потому, что досконально, до последней заклепки изучил самолет, двигатель, все самолетное оборудование. Специально для этого добился командировки на туполевский авиационный завод, чтобы непосредственно на производстве ознакомиться с технологией сборки самолетов, своими руками ощупать каждый агрегат, деталь, болт, увидеть своими глазами, как работает та или иная самолетная система при ее проверке на заводских испытательных стендах и на самом самолете. Специально для этого выкраивал каждую свободную минуту — минут этих было не так уж и много, — чтобы побыть на самолете, еще и еще раз вникнуть в его конструкцию, еще и еще раз проверить работу самолетных систем и агрегатов, еще и еще

раз потренироваться с органами управления самолета, продумать, «проиграть» свои действия в предстоящих полетах.

У штурманов и радистов потому, что неплохо разбирался в бомбардировочном и стрелково-пушечном оборудовании, квалифицированно руководил — штатного штурмана у него не было — подвеской бомб, отлично стрелял не только из носовых пушек, но и из пулеметов штурмана и стрелка-радиста, принимал на слух до ста знаков азбуки Морзе в минуту, передавал на ключе, правда, несколько меньше. В полете он уверенно — сказывалась большая боевая практики, в поиске малоразмерных целей на легкомоторных самолетах — ориентировался, очень грамотно выдерживал заданные параметры полета, особенно при бомбометании. В общем, его не без основания считали многогранным авиатором — летчиком, штурманом, техником, радистом.

Привлекали его доброжелательность и ровность в обращении с людьми. Он мог запросто разговаривать и с офицерами, и с рядовыми, внимательно прислушиваться к мнению простого летчика или механика по спорному вопросу, учитывал это мнение в своих делах, не стеснялся поблагодарить за полезный совет. Но в то же время он был принципиален и по-командирски настойчив при решении вопросов летной и боевой подготовки полка методами, в которых он был уверен, каждый из которых многократно проверялся лично им в боевых полетах.

Салов Василий Геннадьевич

Салов оказался «счастливым» для полка человеком, которому, по мнению большинства однополчан, полк обязан многими успешными боевыми вылетами, а участвующие в этих вылетах — и жизнью. И в самом деле: в каждом боевом полете он умел так вывести эскадрильи полка на цель, так провести противозенитный маневр, построить уход от цели, что цель всегда бывала поражена — это уже результат бомбардирского мастерства тоже «счастливого» для полка штурмана Жени Чуверова, с которым Салов чаще всего летал, — а потери наши были минимальными.

…16 января 1945 года. Салов — ведущий двух полковых

девяток. Цель — расположенный в излучине Немана — река здесь круто поворачивает с севера на запад — городок Кус- сен, один из основных опорных пунктов второй линии обороны немцев в Восточной Пруссии. Боевая задача: мощным бомбовым ударом разрушить оборонительные сооружения Куссена и обеспечить его занятие нашими войсками, которые, прорвав главную — первую линию обороны противника, вот уже три дня находятся в состоянии готовности к штурму второй его линии обороны.

Полет к цели проходил нормально, не считая небольшой — минут на десять — задержки над аэродромом истребителей сопровождения, где группе пришлось «дать» три лишних круга, поскольку с некоторым опозданием нам дали команду по радио: «Сопровождения не будет, все «маленькие» в воздухе, прикрытие — над целью».

Что ж делать, неприятно, конечно — со своими истребителями как-то спокойнее в воздухе чувствуется, но нужно идти к цели, надеясь на себя, на свои пушки и пулеметы. Тем более что впервые нам предстоит нанести бомбовый удар по объекту, находящемуся на границе «берлоги фашистского зверя», — так тогда мы называли оплот фашистской Германии на востоке — Восточную Пруссию.

Нам — мне и Ивану — видно, как Салов, улучив мгновение, внимательным взглядом окинул боевой порядок. Успокоился: все на своих местах! Ободряюще улыбнулся Ивану — меня ему не видно: все будет хорошо!

…Только легли на боевой курс — 270 градусов, оставляя повернувшийся на запад Неман справа, почти параллельно нашей боевой линии пути, как пришлось преодолеть мощную черно-серую завесу зенитного огня. Очевидно, в предвидении нашего авиационного удара, немцы сосредоточили в этом районе много зенитной артиллерии. А мы не имеем права маневрировать, должны выдерживать прямолинейный, как по рельсам, постоянный режим полета, — ведь идет прицеливание!

Нас, слава богу, не задело. Вот и бомбы сброшены. Взрывы наших «тысячных» и «пятисоток» полностью накрыли цель. Ай да Женя Чуверов — это его, сегодняшнего саловского штурмана, работа! Молодец!

Разворачиваемся, как и предусматривалось, вправо с резким снижением, осуществляя противозенитный маневр скоростью, курсом и высотой. Но что это?! Вместо разворота на 180°, как должно быть по заданию, для выхода на исходный пункт обратного маршрута, Салов разворачивает группу, в отличие от впереди идущих эскадрилий, только на 90° и выводит ее на линию фронта перпендикулярно Неману, с северным — ноль

градусов — курсом. В чем же дело, почему? Ага… понятно: расстояние от Куссена до линии фронта, проходящей по Неману, что на восток, что на север — одинаково; но на восточном направлении — мы это уже испытали только что — сильная противовоздушная оборона противника; значит, на других, в том числе и на северном, направлениях она должна или отсутствовать вовсе, или, по крайней мере, быть слабее.

Так исключительно верно оценил обстановку, принял и осуществил совершенно правильное решение наш ведущий. Ни одного выстрела зениток по нашему боевому порядку не было произведено. А на востоке — я специально посмотрел вправо — небо было по-прежнему черно-серым от зенитных залпов.

В приказе Верховного Главнокомандующего Командующему 3-м Белорусским фронтом от 10 января 1945 года имеются строки:

> «Войска 3-го Белорусского фронта, перейдя в наступление, при поддержке массированных ударов артиллерии и авиации, прорвав глубоко эшелонированную оборону немцев в Восточной Пруссии и преодолевая упорное сопротивление противника, за пять дней наступательных боев продвинулись вперед до 45 километров, расширив прорыв до 60 километров по фронту.
>
> В ходе наступления войска фронта штурмом овладели укрепленными городами… и сильными опорными пунктами немцев… Куссен…»

Правда, наша дивизия в приказе не отмечалась — она входила в состав 3-й Воздушной армии 1-го Прибалтийского фронта. Однако Благодарность Верховного Главнокомандующего за отличные боевые действия в небе Восточной Пруссии всем участникам боевых полетов была объявлена.

И еще: 20 января 1945 года, там, где река Шешупе впадает в Неман, там, где как раз наши Ту-2 наносили сокрушительные удары по мощной обороне немцев, именно там первые советские солдаты перешагнули границу тогдашней фашистской Германии.

Во всем этом была какая-то доля участия нашего полка, нас, нашего лучшего ведущего — майора Салова.

В конце января три экипажа нашей эскадрильи, в том числе и наш, находились в командировке на ставшем нам «родным» подмосковном аэродроме, где прошлым летом полк переучивался на Ту-2, для получения и перегонки на фронт новых самолетов взамен тех, что были потеряны в первом боевом вылете.

Однако погода в Прибалтике была настолько «мерзопакостной» с точки зрения применения авиации, что мы засиделись в тылу у принятых на заводе новеньких, готовых к перелету машин, до начала марта.

«Родным» же для нашего экипажа аэродром стал не просто так. Здесь, на глазах всего экипажа и не без его одобрения, родилась и расцвела пышным цветом любовь нашего командира Ивана к голубоглазой, красивой простой русской красотой, светловолосой девушке Клаве, из селения, примыкающего непосредственно к окраине аэродрома.

Ветер, как известно, усиливает, заставляет полыхать жарким пламенем большой пожар и гасит малый. Разлука, подобно ветру, усилила и укрепила любовь Ивана и Клавы, ибо она, подобно большому пожару, была настоящей Большой Любовью.

Короче говоря, обоюдные отношения между ними зашли настолько далеко, что возникла необходимость «ратифицировать» их союз. Что и было сделано. Сделано скромной — война же — свадьбой. Сделано надолго — на всю оставшуюся жизнь…

…«Эх, туманы мои, растуманы, не дают нам возможности вести такие необходимые войскам боевые действия!» Так выразился майор Салов при «всем честном народе», какой уже день подряд с тоскою оглядывая опустившийся до самой земли сырой и плотный прибалтийский туман.

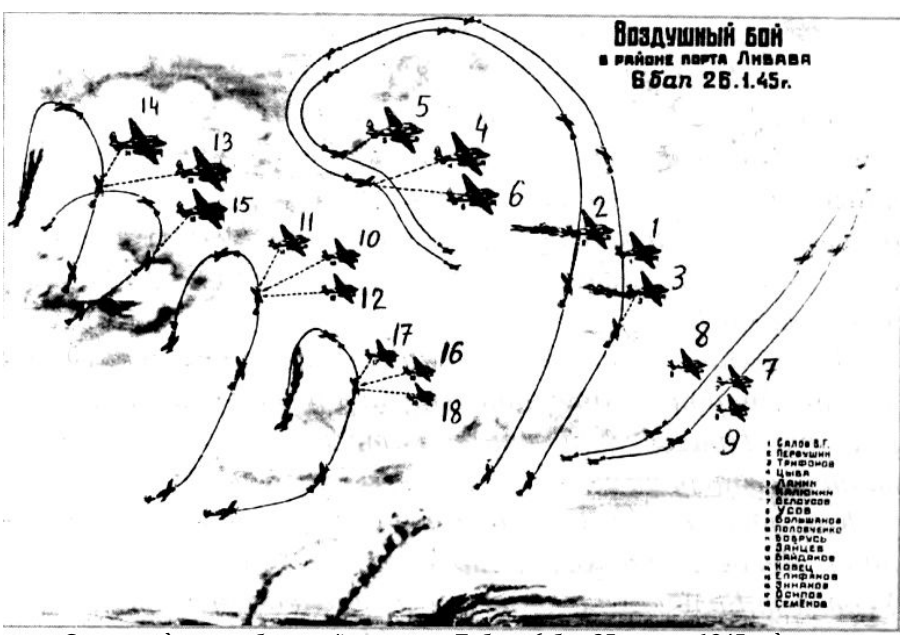

Схема воздушного боя в районе порта Либава 6 бап 25 января 1945 года

Из-за этого тумана и мы не могли перегнать на фронт новые самолеты, и полк в наше отсутствие смог выполнить лишь два боевых вылета.

Один из них, в котором наиболее ярко проявились лучшие морально-боевые качества экипажей полка, описывает в своем дневнике майор Салов.

> *«26 января. Погода улучшилась. Веду полк на порт и ВМБ[2] Либава под прикрытием восьми истребителей сопровождения. При подходе к цели неожиданно ударили зенитки. Небо, еще минуту назад высокое и чистое, теперь до самого горизонта усеяно множеством разрывов. Сопровождающие нас истребители, чтобы не нести неоправданных потерь от огня ЗА**, изменили высоту полета, ушли вверх. Внезапно огонь ЗА[3] прекратился — значит,* где-*то на подходе истребители противника. А через несколько секунд наш боевой порядок снизу сзади атаковала группа ФВ-190. С первой атаки они подожгли идущих от меня справа капитана Первушина и слева лейтенанта Вениамина Трифонова. При отражении атаки два ФВ-190 были сбиты стрелками из экипажей второй девятки Коб- ца и Осипова. Повторные атаки ФВ-190 были отбиты экипажами Ту-2.*
>
> *Па горящих самолетах экипажи капитана Первушина и л-та Трифонова до конца выполнили свой воинский долг, Военную Присягу, проявив при этом мужество, высокое воинское мастерство, презрение к смерти.*
>
> *Как только мои ведомые вышли из строя, я остался один. Левое звено, командир звена ст. л-т Белоусов, л-т Усов, л-т Большаков, подошли ко мне и образовали заслон от внезапных атак противника. Мне стало веселее, а указанные экипажи проявили настоящее войсковое товарищество, душевную щедрость, готовность в любую минуту прийти на выручку. Хотя воздушный бой и длился секунды, но на командиров экипажей он произвел сильное впечатление. Это выразилось в том, что при выходе на свою территорию мне потребовались большие усилия, чтобы привести летчиков в нормальное состояние.*
>
> *Горящий самолет л-та Трифонова упал на территорию порта Либава. О судьбе экипажа ничего не известно[4]. Капитан Первушин вышел на нашу территорию за линию фронта, по его команде экипаж покинул самолет на парашютах; при этом стропы*

парашютов стрелка и радиста перехлестнулись, в результате парашюты их не раскрылись и они погибли при ударе о землю. Штурман Яков Копытько при покидании самолета ударился о шайбу стабилизатора руля поворота и, хотя парашют раскрылся, штурман приземлился мертвым.

Первушин приземлился нормально и к вечеру прибыл в часть.

Должен отметить четкое взаимодействие зенитной артиллерии противника со своими истребителями. И полное отсутствие взаимодействия нас с истребителями сопровождения. Надо срочно ликвидировать эту ненормальность. Боевое задание было выполнено отлично.

На земле, после боевого вылета, все становится проще. В бою некогда анализировать свои действия. У ведущего, когда он принимает мгновенное решение, советчик один: собственная голова, его боевой опыт, который дается кровью, затратой огромных физических и нравственных сил».

В последних словах — весь Салов.

Товарищ К. и старший штурман полка

По-разному напоминают о себе начальник штаба полка подполковник Калиниченко Анатолий Дмитриевич и старший штурман полка, тоже подполковник Еремин Василий Петрович.

Калиниченко — службист, хороший организатор, умеющий не мытьем, так катаньем добиться своего — это по отношению к вышестоящим инстанциям, и заставить выполнить любое свое задание, собственно в армии так и должно быть, — это по отношению к подчиненным. Обладал, как принято говорить, «командирским» голосом, любил порассуждать и был как бы «рупором» Дорохова. Каждое его выступление перед подчиненными или указание обычно начиналось словами: «Командир полка приказал…»

Всеми мерами стремился поддерживать в полку уставной армейский порядок. Однако он не был «солдафоном» в плохом смысле того слова и умел свои, в основном-то правильные, уставные требования облачить в некоторые лояльные, приемлемые и необидные для подчиненных формы. Например, известно, что летный сержантский состав — стрелки-радисты и воздушные стрелки — находился в несколько привилегированном положении по сравнению с остальными: как-никак, они участвовали непосредственно в боевых полетах, что, естественно, окружало их ореолом некоторого героизма, вызывало к ним чувство заслуженного уважения; и питались они по высшей на войне пятой летной норме; и со своими офицерами в экипажах были в особо дружеских отношениях — ведь в боевом полете от действий каждого члена экипажа часто зависит судьба остальных, и не дружить в экипаже просто нельзя; и работа их была почище, чем, скажем, у мотористов, да и обмундирование получше, чем у остальных…

Вот эта категория «привилегированных» сержантов считала, что им иногда позволительно нарушать некоторые уставные требования, например, носить офицерские ремни, ушивать под «офицерские» брюки, вместо стрижки под «нуль» носить хотя бы короткие прически. Вот в последнем нарушении Калиниченко очень дипломатично навел порядок. Он собрал «привилегированных» всего полка и провел с ними небольшую доверительную беседу. Смысл беседы состоял в том, что вот он, начальник штаба, по долгу службы должен стоять на страже соблюдений воинских уставов, в которых учтен многовековой опыт боевых действий как Русской и Советской, так и иностранных армий. И не просто так Устав Внутренней Службы

требует стрижки сержантского и рядового состава — военнослужащих, проживающих, в лучшем случае, в довольно тесных и не всегда в военных условиях благоустроенных казармах, а чаще — где придется, где и умываться- то как следует нельзя. Это создает благоприятные условия для возникновения эпидемических заболеваний среди военнослужащих, например, тифа. А разносчик таких заболеваний — вошь. А она водится как раз там, где у человека волосы. А больше всего их, волос, на голове. Значит, стрижка волос — что? Это — профилактика против эпидемических заболеваний. Как, впрочем, и осмотр на форму 20. А он, Калиниченко, не хочет, чтобы в славном 6-м полку были бы любые заболевания. Да, наверное, никто из присутствующих не желает этого. Вот будь у него, Калиниченко, регланы, хромовые сапоги — мечта любого авиатора, — он бы с превеликим удовольствием их им, гордым соколам, выдал бы. А вот прически разрешить, Устав нарушить, подвергнуть опасности заболевания весь личный состав полка, — нет, не может, нельзя допустить этого…

И «привилегированные» без особого сопротивления подставили свои кудрявые, с лихими прическами головы, под машинки эскадрильских парикмахеров, в качестве которых пребывали и они сами.

Правда, это произошло в период некоторого затишья в боевых действиях. Когда же возобновились интенсивные боевые полеты, «привилегированные» потихонечку вновь, на зависть своих друзей из технического состава, обзавелись шикарными прическами. Их командиры, в том числе и Калиниченко, старались этого нарушения не замечать: заслужили бравые воздушные бойцы такой поблажки.

Калиниченко умел подбирать себе исполнителей и учить их работать по его, Калиниченко, вкусу. Так, наш полковой писарь имел точно такой же четкий вертикальный почерк, как и у него самого; наловчился отлично оформлять различного рода штабные бумаги и донесения, которые Калиниченко оставалось только подписать, а в крайних и разрешенных случаях писарь изображал его подпись под документами, да так похоже, что лишь опытный криминалист смог бы отличить ее от настоящей. А моториста, имеющего некие художественные способности, он держал при штабе как «штатного» художника. Поэтому вся полковая наглядная агитация, штабные схемы и графики, карты всегда выполнялись с большим художественным вкусом, что доставляло удовлетворение всем: и Калиниченко, и Дорохову, и вышестоящему начальству, нередко подолгу пребывавшему в полку, да и каждому из нас, приятно ведь, когда видишь что-то

красивое, аккуратное. Слаженно работали отделы штаба, по-деловому решали текущие и неотложные вопросы штабные офицеры.

Было у него — так нам казалось — три тайных желания.

Первое. Он мечтал выполнить хотя бы пару боевых вылетов как штурман, в качестве которого он когда-то, еще до войны, летал, правда, по слухам, не совсем удачно. А пара боевых вылетов повышала бы его авторитет, особенно среди высших субординационных инстанций: как же — начальник штаба и вдруг участвует непосредственно в боевых полетах. Кроме того, это могло бы послужить основанием для награждения его самым боевым орденом — орденом Красного Знамени, о чем он, не будучи вообще-то обойденным наградами, в глубине своей души помышлял. Однако это его желание в жизнь не воплотилось, в основном, наверное, потому, что в боевой работе полк нес определенные потери — на войне без этого не бывает, а подвергать свою жизнь излишней опасности — представляется, что так мог рассуждать Калиниченко, да еще когда явно приближается конец войны, пожалуй, не стоило: бог с ними и с дополнительным авторитетом, и с орденом — и того, что у него, Калиниченко, имеется и, возможно, будет, ему достаточно.

Второе. Он скрупулезно вел Летопись боевых дел полка, добивался красочного ее оформления, что входило в одну из главных обязанностей полкового «художника»; мечтал, чтобы эта Летопись после войны была бы издана одной из типографий Воениздата. И это было бы в самом деле замечательно. Однако по различным причинам Летопись в первые послевоенные годы издать не удалось — возможно, Воениздату было не до боевых действий какого-то там 6-го, пусть и Берлинского, и ордена Кутузова авиационного бомбардировочного полка, а затем Летопись каким-то образом затерялась. А жаль…

Третье. В полку был заведен порядок: запуск двигателей, когда экипажи находились в положении готовности № 1 — бомбы подвешены, пушки и пулеметы заряжены, двигатели опробованы, летный состав с пристегнутыми парашютами в открытых кабинах самолетов — производился по сигналу зеленой ракеты, подаваемой с КП полка. Так вот, эту ракету всегда выстреливал лично Калиниченко, не доверяя этого никому. Ему, вероятно, казалось, что выстреленная им ракета, определяющая начало боевого вылета, его самого как бы приобщает к участию в этом вылете. Это его «хобби», как сейчас принято иногда говорить, им выполнялось неукоснительно.

…Весной 1944 года Калиниченко временно командовал полком — Дорохов с большой группой летчиков и техников тогда

переучивался на Ту-2. И вот, как-то ясным апрельским утром он перед строем всего оставшегося состава полка повел вообще-то очень нужный разговор о необходимости соблюдения правил хранения военной тайны. Говоря о том, что, по данным военной цензуры, иногда в письмах с фронта содержатся не подлежащие разглашению сведения, он произнес примерно такие слова: «…О нашем месторасположении, военной технике, командирах в письмах указывать категорически запрещается. Ну, а если уж кому-то не терпится сказать что-нибудь хорошее о своем командире, называйте его без звания, сокращенно — начальной буквой фамилии. Например, — «товарищ К.».

С тех пор его заглазно стали называть «товарищ К.»

Что касается старшего штурмана, подполковника Еремина, в строевой выправке, аккуратности и во всем облике которого просматривалось что-то от добрых традиций старого офицерства, то это был знающий свое дело, требовательный, но в то же время доброжелательный начальник. В нем подкупало ровное и в высшей степени корректное обращение и с начальниками любого ранга, и с нами

простыми смертными. Не терпел небрежности и малейших неточностей. Чрезвычайно, например, возмутился, когда на его вопрос — какое время показывают самолетные часы, один из штурманов ответил:

— Без пятнадцати минут три.

— Не без пятнадцати минут три, молодой человек (дело было днем), а уже четырнадцать часов, сорок шесть минут,

посмотрев на свои наручные часы, спокойно, но с долей назидательной укоризны в голосе поправил Еремин. Потом об этом «безобразии» он раздраженно упомянул на разборе очередных полетов. А потом в полку уже не было случая, чтобы кто-то с ошибкой на двенадцать часов, да еще не в требуемом порядке отсчитал показания самолетных АЧХО[5].

В служебных разговорах — от иных он старался воздерживаться — был краток и конкретен. Лишних слов не употреблял, только те, которые нужны для решения определенного штурманского вопроса. Хорошо знал сильные и слабые стороны всех штурманов полка — и опытных, проверенных в боевых делах, и молодых, еще «зеленых». Все это позволяло ему поддерживать штурманскую службу полка на достаточно высоком уровне.

Еремина уважали. Уважали и стремились не получать от него замечаний, высказанных спокойным, назидательным с укоризной голосом. Для этого требовалось совсем немного: не допускать в

штурманском деле небрежностей и неточностей.

Почему-то вспоминается почти комический эпизод. Еремин, обладающий, пожалуй, самым большим в полку военным, жизненным и возрастным стажем, обладал солидной лысиной. Аналогичные лысины имели еще два однополчанина: инженер третьей эскадрильи Болдин и техник звена Романов. Все трое — уважаемые люди, мастера своего дела, хорошие офицеры.

Ну, летчики — народ веселый, на выдумки и подтрунивания горазд, большинство — молодежь, обратили внимание на эту отличительную особенность своих однополчан. И совершенно стихийно, неизвестно по чьей инициативе, как бы само собой получилось так, что когда на каком-либо полковом собрании избирался президиум из трех человек, и если кто-то называл кандидатуру, например, Еремина, то обязательно другими кандидатурами предлагались Болдин и Романов. Если первым предлагалось избрать Романова, то непременно другими кандидатурами назывались Еремин и Болдин. Нетрудно догадаться, чьи кандидатуры предлагались в президиум, если при выборах первой называлась фамилия Болдина. Выдвижение кандидатур на этом заканчивалось, все три кандидата единогласно избирались в президиум и обреченно — еще до голосования зная, что их непременно изберут — занимали места руководящего органа собрания, председателем которого традиционно становился Еремин.

…Когда так единодушно избранные члены президиума о чем-то совещались между собой, наклоняясь к столу, собрание с нескрываемым удовольствием обозревало сверкающие даже от света керосиновых ламп три сдвинутые друг к другу симпатичные лысины, что некоторым образом благотворно влияло на присутствующих, вносило в них дух иронии и бодрости. На фронте и это было иногда небесполезным.

Полковой врач с кавказским темпераментом

Стояла осень 1943 года. После трудных воздушных боев над потемневшими от окопов, взрывов, пожаров и прочих следов сражений полями Курской дуги полк приводил себя в порядок: ремонтировались самолеты, эскадрильи пополнялись новым летным составом — потери под Курском и Белгородом были весьма ощутимыми; побольше находилось времени и для отдыха уставших от напряженной боевой работы людей, и для систематических тренировочных полетов — ведь летные экипажи должны были быть всегда в состоянии боевой готовности.

Вот и в один из погожих дней осени проводились такие полеты, за которыми внимательно наблюдал командир 113-й авиационной дивизии — в состав ее в то время входил наш полк — генерал Щербаков. Стоял он в «квадрате», откуда комэска-два Половченко руководил полетами, в окружении дивизионных офицеров, и, конечно, Дорохов с Калиниченко тут же, и вдруг увидел: бегает между самолетами, готовящимися к полетам, невысокого роста человек, какие-то разговоры с экипажами ведет, одет не по форме — шинель полурасстегнута, погон нет…

Чхиквадзе Георгий Никифорович

— А это что за партизан там, у самолетов, бегает? — спрашивает генерал у Дорохова. — Минут десять за ним наблюдаю и не пойму, о чем он может с экипажами толковать.

— Да это врач наш полковой, — отвечает тот, недовольно посмотрев и на Калиниченко — почему допустил такое, и на виновника неприятного разговора с генералом, — вот разгильдяй!

— Ну-ка, позовите его ко мне, — приказал генерал.

Срочно позвали нашего доктора: генерал Щербаков вызывает! Тот подбегает, докладывает с особо заметным от волнения — генералу ведь докладывает! — восточным акцентом:

— Товарищ генерал! Врач полка Чхиквадзе Георгий

Никифорович по вашему вызову прибыл! Праважу прэдполэтный контроль здоровья лэтного состава!

Глядя на несколько курьезную фигуру стоящего перед ним навытяжку взволнованного человека, генерал иронически усмехнулся:

— А почему, полковой врач Чхиквадзе, вы в незастегнутой шинели? Почему вы без погон? Какое у вас воинское звание?

— У меня нет воинского звания, товарищ генерал! — звонко отвечает Чхиквадзе. — Был капитаном, срок давно уже вышел, а майора никак не присваивают. Так что я сейчас бэз никакого звания!

— Так, так… — растягивая слова, удивленный необычностью ответа, произнес генерал. — А как он вообще-то, — обратился он к Дорохову, — дисциплинирован? И врач хороший?

— Да нет у нас к нему претензий, — отвечает Дорохов. — Все он вовремя делает. И порядок у него везде настоящий, и врач он знающий, о здоровье личного состава, особенно летного, всегда заботу проявляет. А вот сегодня, с ничего, такую демонстрацию вдруг устроил…

Генерал еще раз окинул взглядом замершего в положении «смирно» Чхиквадзе, только голова того поворачивалась в сторону говоривших — то генерала, то Дорохова. Потом доброжелательно улыбнулся и совсем уже примирительно заключил:

— Надо бы наказать вас за нарушение формы одежды, но, видите, какую лестную характеристику вам ваше начальство дает. Ладно, идите, полковой врач без звания Чхиквадзе, продолжайте делать свое дело так, как его и раньше делали, но чтобы никто вас больше в таком виде не видел.

После этого Чхиквадзе не ходил без погон. А через месяц-два — наверное, разговор с генералом оказался не напрасным — он с гордостью носил на своих плечах узкие погоны с серебристыми звездочками майора медицинской службы.

Своеобразным и интересным человеком был Чхиквадзе. Знал, кто какой болезни подвержен. Еженедельно проводил медицинский осмотр летного состава, хотя все мы были молоды и здоровы. Лично выборочно участвовал в осмотрах «на форму 20». Если выявлялась цель осмотра — искомое насекомое — вошь, — внимательно, через лупу, ее рассматривал и, как правило, безапелляционно заявлял: «Это — гражданская!», затем, предав вселюдному сожжению рассматриваемый «объект», без лишних разговоров отправлял на санобработку одежду, постель и того, у кого «объект» был обнаружен. Поименно знал почти каждого человека в полку, особенно из числа летчиков и штурманов, на

состояние здоровья которых он обращал особое внимание. Поэтому когда, например, в приемные часы к помещению, в котором располагалась полковая санчасть, собирались желающие получить медицинскую помощь и среди них находились летчики и штурманы, он, всегда в белоснежном халате и такой же белоснежной аккуратной врачебной шапочке на голове, заметив их, махал рукой и приглашал громким гортанным голосом южного человека:

— Эй, Иван, Саня, — заходы!

Фамилий он не признавал.

Нашим полковым врачом все были довольны. И начальство: положенные профилактические санитарные мероприятия организовывались и проводились им скрупулезно точно, опасных заболеваний в полку не было. И все остальные: знали — в любом случае Чхиквадзе придет на помощь, даст хороший совет, постарается как можно скорее избавить человека от недуга.

А над его кавказским темпераментом, своеобразными оборотами речи, грузинским акцентом мы все необидно и незаметно для него беззлобно посмеивались.

Очевидцы вспоминали трагикомический эпизод, в котором, как в зеркале, отразилось дружески-ироническое отношение однополчан к Чхиквадзе.

Дело было ранней весной 1943 года, на полевом аэродроме под железнодорожной станцией Усмань, недалеко от Воронежа. Тогда наш полк наносил ночные бомбовые удары одиночными самолетами по аэродромам, расположенным на Брянщине, Орловщине и востоке Украины, где немецко-фашистское командование сосредоточивало мощную авиационную группировку, предназначенную для поддержки своих войск в планируемой на лето 1943 года «решительной» наступательной операции «Цитадель». В свою очередь, и фашистские бомбардировщики — противником к воздушным боям привлекались отборные авиационные части, такие, как эскадра «Мельдерс», легион «Кондор», авиационные группы, переброшенные с аэродромной сети Германии, Франции, Норвегии, — не оставляли нас в покое. Тем более что аэродром, на котором проводятся ночные полеты, полностью замаскировать невозможно: свет прожекторов и посадочных огней, включенные посадочные фары и ожерелья огоньков выхлопных патрубков самолетов Ил-4, заходящих на посадку или взлетающих — все это нельзя было скрыть, все это хорошо просматривалось в темноте весенних ночей.

Правда, наше командование принимало всевозможные меры по маскировке аэродромной сети и дезинформации противника:

световое оборудование ночных аэродромов включалось кратковременно и только тогда, когда необходимо было обеспечить посадку возвращающихся с боевого задания самолетов; связные аэродромные радиостанции в основном работали в режиме приема; рядом с действующими оборудовались ложные аэродромы, где имитировалась активная ночная летная работа — включались «посадочные» огни, прожекторы, производились «взрывы» и «пожары», по курсу «посадки» маневрировала, подражая заходящему на посадку самолету, автомашина с одной включенной фарой. Короче, делалось все примерно так, как показано в известном нашему поколению кинофильме «Беспокойное хозяйство». Это, конечно, давало определенные результаты — не раз бомбовые удары вражеских самолетов наносились по ложным аэродромам. Но все-таки нередко фашистские бомбы рвались и на нашем летном поле, на наших самолетных стоянках.

Как раз такой случай произошел одной темной апрельской ночью.

…Экипажи только что ушли на боевое задание — бомбометание аэродромов противника, находившихся вблизи украинского города Конотопа. С аэродромных самолетных стоянок и со старта, где было почти все полковое начальство, технические специалисты, летный состав и откуда поддерживалась радиосвязь с находящимися в воздухе экипажами, никто не уходил: разве можно быть где-то, кроме как на аэродроме, когда твои товарищи пребывают в опасном боевом полете?

И Чхиквадзе считал своим неукоснительным долгом быть на старте во время боевого вылета: а вдруг нужна будет его помощь кому-то, возвратившемуся из полета — боевой вылет, хотя бы и ночной, всегда таит в себе много опасностей. У противника ведь и зенитная артиллерия, и ночная истребительная авиация, на вооружении которой появились радиолокационные прицелы, очень даже неплохо действуют. Не раз бывало и так, что фашистский ас-истребитель, затаясь, как бандит с большой дороги, выжидал где-то в стороне момента, и когда наш самолет заходил на посадку, пристраивался к нему в хвост — не всегда можно было обнаружить вражеский истребитель в темноте стрелку-радисту и воздушному стрелку из задней кабины, да и осмотрительность их несколько ослабевала: идем же на посадку, под нами родной аэродром, полет, считай, благополучно окончен… — и плохо тогда было экипажу такого самолета.

На всем аэродроме царствовали темнота и тишина.

Темнота потому, что, дабы не демаскировать аэродром,

запрещалось не только любое освещение, но и курение. Правда, некоторые особо заядлые курильщики потихоньку, вопреки запрету, — слишком тягостным было ожидание результатов вылета — курили скрытно от начальства, накрывшись шинелью или самолетным чехлом.

Тишина потому, что ничто не интересовало никого, кроме сведений о находящихся в воздухе экипажах. Она начинала понемногу нарушаться, когда от экипажей один за другим стали поступать долгожданные кодовые сигналы: «Прошел контрольный ориентир», «Задание выполнил», «Иду на точку».

Сигналы свидетельствовали об удачном выполнении боевой задачи, что вызывало вполне объяснимое оживление на старте и понятное желание поделиться мнением с кем-то о любых приходящих в голову мыслях: о том, что неплохая погода, что уже рассвет скоро; что жаль, что вчера (которое незаметно перешло в сегодня) на танцах не пришлось побывать… Обменивались мнениями и по вопросам, связанным с происходящим в воздухе, о достоинствах и недостатках того или иного экипажа, летчика, штурмана, стрелка-радиста… В общем, почти каждому хотелось как-то скрасить томительное ожидание.

Чхиквадзе, накрывшись шинелью — ночи были еще прохладными, — и расположась рядом с главным инженером полка Чекаловым, тоже обменивался с ним ничего не значившими репликами вроде таких, как: «не жарко», «новолуние, темная ночь — это хорошо, труднее будет фрицам наших обнаружить», «скорей бы уж прилетели наши, дай бог, чтобы у них все было хорошо»… Как бы они ни хотели казаться спокойными, внешне безразличными к происходящему, все их помыслы в конце концов сводились к одному, что волей-неволей проявлялось и в репликах, — беспокойству за находящиеся в ночном небе экипажи.

Вдруг более чуткий Чхиквадзе замолк на полуслове последней реплики и, уловив обостренным слухом то, что еще никому не было ведомо, приглушенным голосом, почти шепотом проговорил:

— Лэтит…

— Кто летит, где летит?! — всполошился, крутя головой, Чекалов и посмотрел на светящийся в темноте циферблат своих наручных часов. — Нашим еще рано, минут через тридцать первые машины должны возвратиться… подожди, подожди… — И до него стали доноситься сначала еле различимые, но с каждым мгновением усиливающиеся, идущие со стороны запада воющие с надрывом звуки — так завывали лишь дизельные двигатели немецких бомбардировщиков. Уверенно заключил:

— Немец… — и, переждав несколько секунд, добавил: — Наверное, не к нам — у нас же светомаскировка…

А нудно воющие звуки слышались все громче и громче. Самолет противника, с выключенными аэронавигационными огнями — кто же в ночном небе тогда их включал?! — и потому невидимый в полной темноте, явно приближался к аэродрому, где, среди охваченных тревожным беспокойством людей, вновь воцарилось полное безмолвие: все терзались надеждой — может, минет их приближающаяся в черном небе опасность?

Нет, не минула. Хотя и ожидаемая, она возникла внезапно из темной бездны, окруженной тем же, но чуть ли не оглушающим воем двигателей вражеского самолета, в виде вспыхнувшей серии светящихся точек, на глазах превращающихся в непереносимо-яркие, снижающиеся на парашютиках фонари. Мертвенно-бледный их свет заливал и летное поле, и все, что на нем находилось: людей, самолеты, аэродромную технику.

Это были светящиеся авиабомбы — САБы, сброшенные с фашистского самолета. Люди, ослепленные ярким светом, чувствуя себя как бы раздетыми и беззащитными под их лучами, пытались как-то укрыться, за что-то спрятаться, куда-то убежать. Тем более что каждый знал: за САБами последуют взрывы фугасных или осколочных бомб.

К счастью, сброшенные немецким штурманом бомбы перекрыли своими разрывами восточную окраину аэродрома, не причинив ему существенного вреда, но создав определенные «неудобства» для тех, кто на нем находился. Кто хотя бы раз побывал под вражеской бомбежкой, знает, в чем эти «неудобства» заключаются.

…Яркий свет САБов, назойливый вой вражеского бомбардировщика, падающие, чудилось, прямо на тебя, оборудованные звуковыми трубками и поэтому издающие душераздирающие звуки бомбы, — все это заставило и Чхиквадзе, и Чекалова, как и многих других, упасть и прижаться к земле — верной защитнице всего живого на войне.

— Ни кустоцка, ни бугоецка, цтобы ему, фасисту проклятому, пусто было, — сквозь зубы пробурчал Чекалов, тщетно пытаясь найти пусть какое-нибудь укрытие на ровном летном поле для своего крупного тела; когда он волновался, то начинал косноязычить, выговаривать одни буквы вместо других, чаще всего «ц» вместо «ч» и «с» вместо «щ».

— Хотя бы ямоцка какая попалась…

Чхиквадзе так распластал свою худощавую и небольшую фигуру на земле, что, казалось, он, прикрытый шинелью, просто маленький ее, земли, холмик. Трудно судить, какие мысли

обуревали его, но в тот момент, когда фашистские бомбы стали рваться в восточной части аэродрома, он, по-видимому, под воздействием того самого инстинкта сознательного — а может быть, и бессознательного? — самосохранения, вдруг вскочил и с неимоверной, представлялось, скоростью помчался в обратную от взрывов сторону на запад. Полы его шинели, накинутой на манер плащ-палатки на плечи и застегнутой только на верхнюю пуговицу, разметнулись в разные стороны и развевались, как крылья. Тень от стремглав бегущего Чхиквадзе, похожая на огромную сказочную серую птицу, подсвечиваемая совсем низко опустившимися САБами и пламенем взорвавшихся бомб, как бы сама по себе летела впереди него.

Такая редкостная и достопримечательная картина сразу же обратила на себя внимание большинства из находящихся на старте, в первую очередь группу летчиков и штурманов, быстрее всех оценивших обстановку и понявших, что самое страшное для них осталось позади. Это улучшило их настроение, повысило всеобщий тонус, привело к проявлению чувства острого юмора — непременного атрибута военной жизни почти в любых условиях и особенно тогда, когда после наивысшего нервного напряжения происходит его спад, когда на сердце каждого становится легколегко, когда кажется, что только что минувшее страшное на самом деле и не так уж страшно. А тут — стремительно бегущий за своей, похожей не причудливую серую птицу, тенью, пытающийся избежать уже несуществующей опасности и потому несколько смешной и нелепый в своих действиях Чхиквадзе.

— Доктор, ты зачем на запад, к фашистам, бежишь?! — под громкий смех наблюдавших за спринтом Чхиквадзе раздался иронический возглас. Возглашал замкомэска-два, известный шутник Иван Чеботок.

Донесшийся до Чхиквадзе громогласный «коварный» вопрос Чеботка сыграл для него роль аварийного тормоза: он резко остановился — стало видно, как птица-тень сложила свои огромные серые крылья и превратилась в обыкновенную тень небольшого, одинокого на фоне освещенного летного поля, человека — медленно повернулся в сторону Чеботка и его товарищей, провел руками снизу вверх по лицу и по волосам — фуражку в суматохе он потерял, — как бы снимая с себя самому ему непонятное наваждение, заставившее его так безрассудно и безоглядно бежать неизвестно куда, и, начиная мало-помалу осознавать свое несуразное положение, преодолевая охватывающее его смущение, взволнованным, гортанным голосом почти прокричал:

— Пачему так гавариш? Когда Чхиквадзе бэжал к фашистам?

Зачэм завеем нэправду крычишь? Так нехороший чэловэк только гаварит можэт!

… И как ни оправдывался и ни извинялся перед Чхиквадзе Чеботок, клялся, что он и не собирался обидеть своего доктора, что он хотел только пошутить и, как сейчас понимает, нехорошо пошутил, что он сам, ей-богу, испугался еще больше доктора — бомбы, они и есть бомбы, чтобы их бояться — и чуть было сам не побежал куда глаза глядят, да увидел, что бомбы-то в стороне взорвались… Чхиквадзе никак не хотел простить нанесенную ему при всем честном народе обиду…

Еще долго всем, находящимся в квадрате и тактично не замечавшим «конфликтного» разговора Чеботка со своим доктором, слышались их голоса: громко-взволнованный — Чхиквадзе и тихо-умиротворяющий — почти просительный — Чеботка.

Однако их голоса постепенно начали звучать ближе к одной — дружественно-мирной — тональности. Чхиквадзе, конечно, давно понял, что его поведение в «экстремальной» обстановке для наблюдающих со стороны было действительно комичным. А вот ему, Чхиквадзе, тогда было совсем не смешно… Но и по-человечески Чеботка со товарищи понять можно: как же не сострить, не дать выход распирающей их радости от минувшей для всех грозной опасности?! А тут он, их доктор, как ненормальный куда- то сломя голову бежит. Вот у него, Чеботка, и вырвались волей-неволей обидевшие его, Чхиквадзе, слова. А так, парень-то он неплохой.

Их окончательное примирение состоялось, когда один за другим, выполнив боевое задание, приземлились самолеты полка. Боевой вылет оказался удачным. В таких случаях настроение у всех заметно улучшалось, шутки и остроты слышались чаще и, кого бы они ни касались, воспринимались вполне добродушно: хорошо, сейчас ты меня «подначил», потом я тебя на чем-нибудь «подкузьмлю». Это обстоятельство не могло не повлиять на полное примирение.

…Через несколько дней, при возвращении с боевого задания, у самолета Чеботка отказал двигатель. Выполнить посадку с одним работающим двигателем ему не удалось: самолет упал в прилегающий к аэродрому лес, смяв ажурную переднюю кабину и похоронив под своими обломками штурмана Медведева. Стрелок-радист и воздушный стрелок не пострадали — отделались «легким испугом», а вот сам Чеботок поломал ногу и был направлен в военный госпиталь. Что поделаешь — война…

Уже под Тулой, откуда полк наносил мощные массированные

удары по вражеским позициям на Курской дуге, друг Чеботка — штурман эскадрильи Виктор Добринский, получил от него письмо, в котором, сообщая о своем здоровье, Чеботок сделал приписку: «А как там наш доктор? До сих пор при бомбежке в сторону Германии бегает? Привет ему от меня…»

Когда Добринский, лукаво улыбаясь, «информировал» Чхиквадзе о привете от Чеботка и беспокойстве насчет «бега в сторону Германии», тот попервоначалу «кровно» обиделся — взыграла горячая грузинская кровь. Сгоряча даже обратился по этому поводу к начальнику СМЕРШа полка Сергею Дворядкину: неужели он, Чхиквадзе, в самом деле трус, паникер и перебежчик? Тогда ж, под Усманью, это случайно получилось…

Потом, поостынув и вспомнив в подробностях события той весенней ночи, умиротворяющий голос Чеботка, свои маловразумительные действия, он, с огорчением переживая проявленную недавно горячность и невыдержанность, думал: а все-таки хороший человек Иван Чеботок — не забывает своего доктора.

А вскоре, при состоявшейся встрече с Добринским, в ответ на его лукавую улыбку благожелательно проговорил: «Ну и насмэшник этот Иван!»

Такими сквозь ретроспективную призму многих лет представляются мне наиболее запомнившиеся начальники нашего славного 6-го — 345-го Бомбардировочного Авиационного Берлинского ордена Кутузова полка Дальней авиации. Запомнились они и, хотя на это никогда ничье внимание не обращалось, считалось, что все мы — просто советские люди, своей многонациональностью. Действительно: все полковое летное начальство — Дорохов, Салов, Еремин — исконно русские; начальник штаба — Калиниченко — коренной украинец; полковой врач — Чхиквадзе — кровный грузин; всезнающий по вопросам фронтовой обстановки, прославленный исключительной работоспособностью и оригинальной поговоркой «какого хрэна» заместитель начальника штаба Резник — истинный еврей.

Но боевую историю полка, его славные дела творили не только и не столько начальники, но весь личный состав — летный и технический, мужчины и женщины, рядовые, сержанты и офицеры. О многих из них, дорогих моих однополчанах, о их жизни, делах и заботах будет особый разговор.

…Пока я размышлял и писал последние строки, в памяти возникли мотив и слова послевоенной полковой песни, вернее, только, к сожалению, одна фраза из нее:

…Здравствуй, наш крылатый
Триста сорок пятый
Ордена Кутузова
Берлинский полк родной…

О многом напоминающая фраза.

ЭСКАДРИЛЬЯ ИВАНОВ

Русское имя Иван означает «бог благоволит», «бог милует».

Из справочника личных имен народов РСФСР

Только в нашей эскадрилье

По-особому неизгладимо-четко из фронтового далека видится наша первая эскадрилья, ее люди — дорогие моему сердцу боевые друзья, каждый из которых имел свое лицо, свой характер, свои особенности. В какой-то мере проявление их характеров, особенностей, поступков в повседневной фронтовой жизни отличало нас от остальных однополчан и нередко составляло даже предмет определенной гордости: у нас было то, чего не было в других эскадрильях.

Ну, например, именно в нашей эскадрилье многие летчики и штурманы носили самое распространенное, самое русское из русских имен — Иван. Иван Луценко, Иван Игонин, Иван Осипов, Иван Манаев, Иван Клюшников, Иван Пермяков — вот далеко не полный перечень наших Иванов, который сохранила память. А командир нашей «эскадрильи Иванов», как о ней не раз говорили, капитан Бабуров, как бы подчеркивая свою принадлежность к «коллективу» Иванов, был «Иваном в квадрате» — Иваном Ивановичем. Поэтому, когда где-то кем-то говорилось: «Иваны прилетели», «Иваны пошли в столовую», — то было ясно, что имеется в виду наша первая эскадрилья.

Нам это как-то даже льстило.

Льстило потому, что советских солдат и офицеров наши противники именовали обобщенно — «Иваны», а чаще — «русские Иваны». Впрочем, и мы обобщенно называли немецко-фашистское воинство — «Фрицы». Представляется, что когда наши фронты вели наступление, сокрушая все «несокрушимые» валы и железобетонные оборонительные линии гитлеровских войск, а с осени 1944 года до победного конца войны такое наступление велось непрерывно, фронт за фронтом, то среди полчищ противника, среди «фрицев» возникало — и это нам было известно — паническое: «Иваны идут!!!» — значит, и мы, наша эскадрилья.

Льстило и потому, что командующие двух Прибалтийских, одного Белорусского и двух Украинских фронтов, расположенных с севера на юг, от Прибалтики до Карпат

а как раз в этой полосе боевых действий воевал наш полк были тезками эскадрильских Иванов: генералы армии Масленников Иван Иванович, Баграмян Иван Христофорович и Черняховский Иван Данилович; Маршал Советского Союза Конев Иван Степанович и генерал армии Петров Иван Ефимович.

При таких обстоятельствах принадлежать к «эскадрилье Иванов», числиться в ее составе было совсем неплохо.

Имена «в квадрате» — это тоже примета только нашей эскадрильи: лишь в ней имена своих отцов, кроме командира, носили его заместители по летной и инженерной части — Петр Петрович Первушин и Федор Федорович Косухин.

А основным, чем славилась эскадрилья, так это ее адъютантом — старшим лейтенантом Толей Щербиной и штурманом Михаилом Яниным. Об их выдающихся способностях в полку знали все.

О тех, кого знали все в полку

Толя Щербина — бывший боевой летчик, испытавший только за один 1941 год столько, что другому бы хватило на всю войну. В тот страшный и горестный для страны год он только и знал, что горел да на парашюте — с величайшим трудом — покидал разваливающийся в воздухе самолет. Сажать охваченный пламенем самолет и суметь обожженным из него выбраться, дважды свою судьбу доверять парашюту, дважды быть раненым, один раз контуженным — невероятный для одного человека годовой счет войны!

Толя имел неплохой музыкальный слух и, по нашему мнению, замечательно пел. Поэтому на нечастых полковых офицерских вечерах, устраиваемых по поводу знаменательных дат и событий, он всегда выступал как признанный полковой запевала. Особенно, помнится, душевно исполнял он одну из любимых на фронте песен — «Дорогая моя Москва…». Все присутствующие, как один человек, — даже Дорохов и Чхиквадзе — дружно подхватывали припев песни: о Москве, о Сталине говорилось в ней, а ведь с этими двумя словами у нас, да и не только у нас, было тогда связано понятие о Родине, о советском народе, о нашей, еще будущей, Победе.

Капитан Янин Михаил Дмитриевич, или Миха Янин, как его любовно многие называли. Общительный человек. Верный товарищ. Желательный участник любых компаний, кроме картежной. Непременный почитатель представительниц лучшей половины рода человеческого. И, главное, — ас визуальной ориентировки и бомбометания, что больше всего ценится в бомбардировочной и любой другой авиации. Такое высокое мнение о его штурманском мастерстве Миха подтверждал неоднократно. И в полетах на Дальнем Востоке, где, бывало, взлетали в ясную погоду, когда, как принято говорить, «миллион высоты, сто тысяч видимости», а посадку выполняли в пургу, при минимальной видимости и в условиях сплошной низкой облачности. Таков характер погоды в тех местах. И в полетах на фронте, в основном в качестве штурмана экипажа, ведущего полковую колонну самолетов. И в полетах на воздушную разведку, когда требовались отличное знание района полетов, надежная ориентировка, мгновенная реакция в оценке того, что экипаж видит и на земле, и в воздухе, активная инициатива. Этими и другими качествами воздушного аса обладал Миха.

Многим запомнился боевой вылет полка из-под Тулы на бомбардировку немецко-фашистских войск в исходном

положении на Курской дуге. Тогда экипаж комэска Семенова — будущего генерала, штурманом которого был Янин, ранним июльским утром вел полковую колонну — три эскадрильи. При подлете к линии фронта, а шли они на высоте 2000–2500 метров, Миха высмотрел в стороне от заданной цели, в кустах опушки леса, подозрительные дымки и, озаряемые лучами восходящего солнца — подлетали-то с востока, — что-то вроде зеркальных отблесков и подозрительное движение. Его как молнией озарило: это же замаскированные, готовые к бою танки противника! Он сразу же по СНУ Семенову:

— Командир! Справа по курсу танки. Доворот вправо на 20 градусов, курс 2751.

Семенов и сам уже обратил внимание на подозрительную опушку леса и встревоженно раздумывал: а может, нанести бомбовый удар по этой опушке — по всем признакам там противник замаскировал что-то важное.

Доклад Михи — Семенов привык полностью доверять своему штурману, не один год вместе летали — утвердил его в правильности принимаемого решения.

Сообщая на командный пункт о принятом решении, он одновременно и свою эскадрилью, и всю полковую колонну разворачивает на указанный Михой курс. Остальное было делом штурманской техники, в котором, как уже говорилось, Миха чувствовал себя как рыба в воде: бомбы легли точно по новой цели.

Противодействия противник не оказал: сначала, когда колонна бомбардировщиков шла на прежнюю цель, очевидно, не желая себя демаскировать, а потом, наверное, был просто ошеломлен внезапным изменением их курса и, конечно, не сумел ничего предпринять…

Уходя от цели, экипажи всех трех девяток полка видели результаты своей работы: на опушке леса, перекрытой сериями взрывов фугасных бомб, в полнейшем беспорядке дымились и горели перевернутые взрывами танки; в самом лесу вверх вздымались огромные языки пламени, сопровождаемые мощными взрывами.

Последующее дешифрование аэрофотоснимков — на многих самолетах полка устанавливались аэрофотоаппараты — показало, что, кроме десятков танков, бомбовым ударом были уничтожены большие склады боеприпасов и ГСМ, загодя размещенных противником у той опушки леса. Через пару дней наземная разведка подтвердила это.

…За удачный вылет и проявленную при этом инициативу и решительность экипаж был награжден. Сам Командующий ВВС

Красной Армии, осуществляющий, по решению Ставки Верховного Главнокомандования, координацию действий авиации на всех фронтах под Курском, маршал авиации Новиков — ему первому в стране было присвоено это высокое звание — вручил ордена: Красного Знамени — Семенову, Красной Звезды — Янину.

Подтвердил Миха свое высокое штурманское мастерство и при перелете эскадрильи с подмосковного аэродрома на фронт 24 октября 1944 года. Стояла тогда свойственная Подмосковью и всей средней полосе России в это время года промозглая неустойчивая погода со сплошной низкой облачностью и нудными осенними дождями. Мы порой летели на высоте 20–80 метров. Поверхность многострадальной, истерзанной войной земли русской менялась под нашими самолетами с калейдоскопической быстротой, так что горькое осознание всего виденного на почти тысячекилометровом протяжении от Подмосковья до Прибалтики у нас произошло только после посадки…

На такой высоте сектор обзора пролетаемой местности сужен до минимума, визуальная ориентировка крайне затруднена — только секунды давались нам на то, чтобы убедиться, точно ли мы идем по маршруту, внести поправку в курс в случае отклонения от линии заданного пути. Редкие радионавигационные средства самолетовождения из- за их ограниченного радиуса действия на малых высотах практически использовать было невозможно. И вот, в таких сложных условиях, ровно через три часа полета, Миха вывел свою эскадрилью на прифронтовой Шяуляйский аэродром.

Тогда Дорохов допустил к перелету лишь нашу эскадрилью, остальные задержал до выяснения фактической погоды по маршруту, о состоянии которой через условленные промежутки времени радировали на КП и Миша Филиппов — воздушный стрелок-радист Салова, летящего в качестве разведчика погоды впереди эскадрильи на пятиминутном временном интервале, и бабуровский флагманский радист Миша Третьяков. А поскольку радиограммы эти свидетельствовали об ухудшении погоды, то остальным эскадрильям перелет был запрещен и перебазировались они на фронт позже — в холодном декабре. В связи с ухудшением погоды возник вопрос: вернуть эскадрилью Бабурова обратно или дать «добро» на продолжение перелета в сложившихся условиях? Решение Дорохова было однозначным: перелет продолжать! И когда о своем решении он докладывал командиру дивизии полковнику Лебедеву, то на тревожный

вопрос последнего — долетят ли, уверенно ответил: «Долетят! Там же штурман Янин!»

…Курляндская группировка фашистских войск была зажата войсками 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов между Либавой (Лиепаей) и Тукумсом. Сильно укрепленная линия обороны противника проходила по лесисто-болотистой местности, позволяющей в осенне-зимнюю прибалтийскую слякоть хорошо маскировать и войска, и боевую технику. Очевидно и поэтому наши войска в этих местах несли неоправданные потери от артиллерийских батарей противника при попытках его атаковать. Скрытые позиции вражеских батарей почему-то было затруднительно обнаружить средствами наземной разведки. Вот, наверное, поэтому полку была поставлена задача: 23 декабря 1944 года обнаружить и бомбардировать вражескую артиллерию на участке фронта севернее латвийского городка Скрунда. Очевидно, аналогичные задачи ставились и другим авиационным частям, действовавшим в этом районе.

Ответственность за выполнение задачи возлагалась на Бабурова и Янина, поскольку сам Дорохов, и Салов, и Еремин посчитали, что выполнить ее можно тогда, когда в ведущем полковую колонну экипаже будет опытный в визуальной ориентировке штурман. А опытней и удачливей Янина в таких делах в полку не было.

Перед вылетом Дорохов вызвал их — и Бабурова, и Янина — на КП. Поздоровался. Поинтересовался, как самочувствие. Спросил, понимают ли, какая ответственность на них ложится: надо найти артиллерийские позиции противника, бомбардировать их, а так как они могут находиться вблизи линии фронта, — не допустить поражения бомбами своих войск. Попросил показать маршрут полета и район поиска на штурманской пятикилометровке, доложить, какой маневр намечено выполнить для отыскания и поражения цели.

Внимательно выслушав бодрые и уверенные ответы Бабурова и Янина, обратился к находящемуся тут же Еремину:

— Как, штурман, правильно они все продумали?

Тот кивнул головой:

— Правильно. Они все вопросы выполнения задачи со мною утрясали.

— Ну, добро, — удовлетворенно закончил разговор Дорохов. Потом, будто что-то вспомнив, доверительно произнес: — Ты уж, Михаил Дмитриевич, — редко кого он называл по имени и отчеству. — Ты уж, Михаил Дмитриевич, постарайся найти эти треклятые пушки. И из дивизии Лебедев звонил, и из армии

требуют — никак не могут их найти и уничтожить, задерживается наше наступление…

…И вот — полк в полете. Мы — над территорией, занятой противником. Видна линия фронта. В этом районе она проходит как раз по реке Вянта, повторяя ее причудливые изгибы, четко различается по кустарникам, буйно окаймляющим берега реки, и по трассам зеленых ракет, которыми, завидев краснозвездные самолеты, наземные войска обозначают свой передний край. Где-то здесь, севернее чернеющего грязным пятном под нами пункта Скрунда, должны быть те самые артиллерийские позиции врага. Нам — мне и Ивану — хорошо видны и Миха, и Бабуров, от нас до них всего восемь-десять метров. Видно, как Миха, наклонясь вперед, почти к самой приборной панели, что-то показывает Бабурову на своей карте. Как Бабуров кивнул головой: мол, понятно. Несколькими доворотами они плавно выводят повторяющие их маневр все три эскадрильи на северный курс, в направлении, близком к направлению линии фронта, оставляя ее справа: так образуется оптимальный сектор обзора для наблюдения за земной поверхностью с западной стороны, когда лучи невысокого зимнего солнца, не слепя глаза, хорошо освещают наземные ориентиры. Видно, как внимательно просматривает местность Миха, даже форточку кабины открыл — не так-то легко отыскать замаскированные батареи с двухкилометровой высоты. Хорошо еще, что нет ни огня зениток, ни истребителей противника. Это — понятно. Первых — чтобы себя не демаскировать, а вторых — видимо, противник придерживал своих истребителей в резерве, на случай прикрытия более важных объектов, чем передовая, — были у него и такие.

Мы, как и другие экипажи, тоже пытаемся что-то высмотреть внизу. Но кроме черно- и серо-грязных пятен ничего обнаружить не можем — маскироваться немцы умели неплохо, а опыта у многих из нас в ведении воздушной разведки было маловато.

Так пролетели пять-шесть минут. Значит, кончилась полоса поиска протяженностью сорок-пятьдесят километров. Слышим бабуровскую команду по радио — СПУ было подключено к командной радиостанции самолета: «Заходим на второй круг!» И вся колонна самолетов полка, растянувшаяся примерно на полкилометра, разворачивается на 180 градусов и заходит на южный курс уже с «нашей» стороны. Район поиска неплохо просматривается и с восточной стороны, но различать детали местности стало сложнее — мешали солнечные лучи. И опять цель не обнаружена.

…Снова полк летит с северным курсом над территорией

противника. Мы с понятным беспокойством следим за напряженными действиями Михи и Бабурова. Видим, как Миха переводит взгляд с местности на карту, с карты на местность. В какой-то момент замечаем: он резко повернулся к Бабурову, даже не свернув как следует карту — ее развернутый конец вытянуло в открытую форточку и оборвало встречным потоком воздуха: скорость-то под 500 километров в час! Миха, не замечая этого, — а нам-то видно — усердно жестикулируя, настойчиво показывает Бабурову на что-то внизу, справа. Тот обернулся к Михе, посмотрел вправо. Мгновение помедлив, кивнул головой — значит, в чем-то согласился с Михой. И сразу же мы услышали в наушниках шлемофонов его голос: «Цель обнаружена, заходим на боевой!»

Оказывается, Миха таки высмотрел батарейные позиции, когда они были от него строго вправо, но для их поражения требовался еще один, уже боевой заход.

…С третьего захода артиллерийские позиции противника были перекрыты взрывами серий наших бомб. А мне удалось только на боевом пути, только через оптику прицела рассмотреть эти позиции, возле которых, почти совсем незаметно, виднелись продолговатые, вытянутые в сторону наших войск, бледно-серые языки — следы орудийной копоти на фоне тоже бледно-серого, но более свежего снега. Как их сумел рассмотреть Миха — уму непостижимо.

Когда группа взяла курс на свой аэродром, наш стрелок-радист Леша Тихонов, внимательно следивший за задней полусферой самолета и всей колонны, доложил, что видит тоненькие силуэты немецких истребителей. Я посмотрел назад: да, действительно, истребители, очевидно — «мессеры». Поднялись с аэродромов Либавы и Мемеля (Клайпеды) и следуют по направлению к нашим эскадрильям на разных высотах. Представляется, что авиационное немецкое командование, встревоженное непонятными для него маневрами советских самолетов на переднем крае, которые длились почти полчаса, решило «воздействовать» на них. Поделился своими соображениями с Иваном. Тот беспечно махнул рукой:

— Не обращай внимания. Уже опоздали фрицы. Мы свое дело сделали, а им нас ни в жизнь не догнать: скорость-то у «мессеров» почти как и у наших Ту-21.

Логично.

И в этом боевом вылете Миха Янин подтвердил свой высокий штурманский класс.

Генеральный конструктор

Когда думаешь о своих эскадрильских друзьях-товарищах, вспоминаешь об их делах, об исключительных, неповторимых обстоятельствах, в которые волею судьбы они иногда попадали, то и в самом деле все более и более убеждаешься, что у нас было такое, чего не было в других эскадрильях.

Например, разве внимание одного из лучших советских авиационных конструкторов Туполева Андрея Николаевича было так обращено на представителя других эскадрилий полка, как на нашего? Нет, не было. А на нашего, на Саню Климука, — было!

…В погожий июльский день, ближе к вечеру, шли обычные полеты, руководил которыми комэска-три Коваль. На спарке Ту-2 технику пилотирования Сани Климука проверял заместитель Дорохова майор Семенов.

Саня известен был далеко за пределами полка как лучший в дивизии футбольный вратарь и вообще как спортсмен, всегда готовый отстаивать спортивную славу полка в любом виде соревнований, что он вполне успешно и делал. И еще он был примечателен тем, что время от времени напевал на известный утесовский мотив куплет: «У меня есть тоже Халымончик, на шестерке я его вожу, и пока меня он не тревожит, от него с ума я не схожу». «Шестерка» — номер Саниного Ту-2, мы с его экипажем были в одном звене, которым командовал замкомэска Первушин. А Коля Халымончик — Санин штурман. Он на это не обижался. На дружеский юмор у нас в эскадрильи не обижался никто.

Так вот, Саня проверялся в технике пилотирования. После того, как, возвращаясь из полета в зону, он вполне нормально «притер» спарку у посадочного «Т», в конце пробега самолета Семенов ровным голосом — он никогда голоса не повышал — приказал:

— Еще два полета по кругу.

Саня зарулил на исполнительный старт, на линии которого, в удалении шести-семи метров от взлетающих и садящихся самолетов, облюбовал себе «наблюдательный пост» дежурный по полетам инженер Болдин, внимательно — с карандашом и блокнотом — наблюдающий за действиями экипажей при взлете и посадке каждого самолета.

…В «квадрате», где каждый занимался своим делом — кто готовился к полету, кто следил за находящимися в воздухе самолетами, кто подготавливал к очередному вылету только что заруливший самолет, — вдруг раздался чей-то громкий крик:

«Смотрите, смотрите… что на старте!!!»

Взоры всех, кто бы чем ни занимался, одновременно, как по команде устремились в сторону старта и самолета- спарки на нем, на фоне которой маячила невысокая фигура Болдина.

А там… с Саниным самолетом творилось что-то непонятное: он стал сначала медленно, мелкими рывками, а потом все быстрее и быстрее поднимать нос, в кабине которого, ничего не понимая, крутили головами Саня и Семенов, затем на мгновение замер, клюнул, совсем по-птичьи, приподнятым носом, как бы присел и… все убыстряющимися рывками начал разламываться в том месте, где его хвостовая часть — в начале задней кабины — крепилась к центроплану.

Синхронно с рывками переламывающегося самолета приседал все ниже и ниже, разводя руки все шире и шире, также рывками, Болдин. Так что, когда нос самолета поднялся градусов под восемьдесят к горизонту, а хвостовая часть в месте перелома коснулась земли, Болдин, с широко раскинутыми в стороны руками, оказался сидящим на траве аэродрома.

В довольно-таки интересном положении оказались и Саня, и Семенов. Они полулежали на спинках своих сидений, а на уровне Саниной головы, почти в горизонтальной плоскости, продолжали некоторое время вращаться лопасти винтов, хотя самолетные двигатели своевременно были выключены.

У разломанного самолета образовалась небольшая толпа, в которой был и Дорохов. Пока три-четыре человека помогали выбраться из кабины поочередно Семенову и Сане — стрелку-радисту помощь не требовалась, — Дорохов подошел к не успевшему подняться с земли Болдину, временно исполняющему обязанности инженера полка:

— Вставай, инженер, надо что-то делать, взлетную полосу освобождать — другим самолетам садиться надо…

— Ясно, командир, все будет сделано по науке, — ответил Болдин, поднимаясь и прикидывая в уме, как, с чьей помощью и куда переместить переломленный надвое самолет, не причинив ему дополнительных разрушений: будут же обязательно выяснять причину аварии…

А Саню и Семенова засыпали вопросами: что, как, почему?.. На что они оба разводили руками — сами ничего не понимали. В воздухе самолет вел себя превосходно, при посадке и рулении лишних перегрузок не испытывал — не было ни «козлов», ни резких торможений, ни крутых разворотов, и поле аэродромное было сравнительно ровным. Вот, может быть, при прогазовывании высоко хвост подняли, а потом, готовясь к вылету, резковато его опустили…

О случившемся сразу стало известно в дивизии, оттуда незамедлительно доложено в Москву. Буквально через десять-пятнадцать минут «сверху» последовала команда: «Ковер!» — срочная посадка находившихся в воздухе самолетов Ту-2 и в тылу, и на фронте. В то время на таких самолетах воевали полки дивизии полковника Скока — будущего командира нашего 6-го бомбардировочного авиакорпуса.

И у нас полеты сразу же прекратились. А злополучную спарку, в том виде, в каком она оказалась после аварии, бережно расположили на разложенные самолетные покрышки на тракторных санях и, под руководством Болдина, отбуксировали в надежное — около самолетного тира — место.

Инженер Болдин «туго» знал свое дело.

На другое утро в расположении полка появился черного цвета легковой ЗИС. Из него неторопливо вылез представительный, среднего роста, одетый в светло-серую толстовку, на которой красовались орденские планки высших правительственных наград, с поблескивающими под лучами утреннего солнца очками в простой круглой оправе, прикрывающие усталые прищуренные глаза, человек. Его сопровождало несколько гражданских и, достаточно высокого ранга, военных лиц. Человек этот был Генеральный конструктор Андрей Николаевич Туполев.

Генерал Туполев. Старейшина советских авиационных конструкторов. Человек, о котором ходили легенды. Живой «классик» самолетостроения. Специалист, обладающий волшебной интуицией, колоссальным опытом, беспримерными работоспособностью и энергией, которой он заряжал — как электрический ток аккумуляторы — своих верных помощников и всех, кто с ним соприкасался.

Говорили, что он мог, например, посмотреть на самолет, стоящий на летном поле, и сказать: не взлетит. И, действительно, самолет не взлетал. Мог постучать по хвостовому оперению другого самолета рукой и произнести: поломается. И через какое то время его предсказание сбывалось.

И еще говорили, что все свои самолеты, от АНТ-1 до Ту-2, он помнит и знает наизусть, может назвать любой параметр каждого из них, сразу же понять причину отказа или поломки даже второстепенного самолетного агрегата, тут же определить оптимальный вариант устранения поломки или отказа.

Говорили также, а ныне это достоверно известно, что свой лучший фронтовой бомбардировщик Ту-2 он создал, правда, в одном-единственном экземпляре, названном им «Верочкой» — столь велика была его вера в свое детище, — в тюремном

заключении, будучи голословно обвиненным бериевскими провокаторами в неправдоподобном, надуманном предательстве и вредительстве: он обвинялся — страшно подумать! — в продаже Мессершмитту чертежей самолета, названного Ме-110.

Но и «там» он был всегда уверен, чем и товарищей своих, также бездоказательно обвиненных во вредительстве — Мясищева, Петлякова и других, — духовно поддерживал в том, что правда и свобода восторжествуют. И «там» он говорил:

«Все мы любим Родину не меньше, а больше тех, кто нас собрал здесь. Война на носу, поэтому мы должны сделать первоклассный самолет»[6].

И опять-таки говорили, что теперь он пользуется безграничным доверием Верховного Главнокомандующего.

…Дорохов, заранее извещенный о прибытии Генерального конструктора, ринулся к заинтересованно оглядывающему все, что было на аэродроме — полк располагался на его окраине — Туполеву, чтобы представиться и доложить, как положено по Уставу, о случившемся. Генерал ведь, хотя и не в форме. Но тот прервал его на полуслове, совсем по- граждански протянул свою руку, крепко пожал руку несколько растерявшемуся от такого обращения Дорохову и совсем обыденно проговорил:

— Спокойно, спокойно, — прозвучало как «спукойно, спукойно», — вот сейчас по порядку во всем и разберемся. Где она, ваша спарка, способная сама по себе, как мне доложили, разламываться?

— Да здесь, недалеко, с полкилометра отсюда, — ответил Дорохов. — Поедемте, я покажу где.

— Ну, раз недалеко, тогда давайте пешком и пройдемся — видите, утро-то сегодня доброе какое, да и воздух не в пример московскому, чистый, прямо как на курорте, — мечтательно улыбаясь и в самом деле радуясь и светлому утру, и голубому небу, и пышной зелени аэродромного поля, окруженного кольцом березовых рощиц, проговорил Туполев. — Позавидовать вам можно. Пошли…

— Ба, знакомые все лица, — подходя к разломанному самолету и оглядывая собравшуюся около него группу «заинтересованных» инженеров, техников, летчиков, приветливо «удивился» Туполев. — Здравствуйте! Только, — он поднял вверх правую руку, — не надо хором отвечать «Здравия желаем!» — как-то неудобно так здороваться с человеком в гражданской, — он намеренно пробасил это слово «гр-р-ражданской», — одежде. По-моему, на нашем заводе почти всех вас недавно видел… Ну-с,

посмотрим, что ж тут у нас имеется…

Он внимательно осмотрел место разлома самолета сначала с одной стороны, потом — с другой. Перегнулся через борт лежащей на земле задней кабины — рассмотрел разлом изнутри. Пощупал, покачал фитинговые крепления, соединяющие хвост самолета с центропланом. Провел рукой по краям разлома. Медленно обошел вокруг самолета, постучал по покрышкам, на которых тот был разложен, — амортизируют. Лукаво-озорно усмехнулся, оглядел стоявших на некотором удалении от самолета и с живым любопытством следивших за каждым его движением людей, негромко спросил:

— Кто самолет-то так аккуратно сюда доставил?

— Я, инженер третьей эскадрильи, капитан Болдин! — отрапортовал выступивший из общей группы людей Болдин.

— Ничего не скажешь, очень внимательно и умно работаете и вы, и те, кем вы руководите — все в полной сохранности оказалось, нетрудно мне было причину аварии выяснить. Молодцы! — похвалил Туполев и продолжал: — Просьба у меня к вам, товарищ инженер эскадрильи. Нужно осторожно вырубить несколько фитинговых узлов и завтра же доставить их на известный вам наш завод. Надо будет провести анализ их состояния на рентгеновской установке в заводской лаборатории, займитесь этим, пожалуйста.

Выслушав заверения Болдина в точном исполнении его приказания — именно так понимал просьбу Генерального конструктора Болдин, — Туполев отошел немного в сторону от спарки, оглядел ее еще раз, задумчиво покачал головой и, обращаясь к окружающим, задал вопрос:

— А где те счастливцы, что в спарке были, когда она разваливалась?

Саня и Семенов чуть ли не бегом поспешили к нему: как же — генерал, да еще и Туполев, которого они не раз видели на заводе, которого, как и все другие, глубоко уважали. На их намерение представиться он, точно так же, как и Дорохову, крепко по-дружески, пристально разглядывая каждого, пожал руки, проговорил свое «спукойно, спукойно» и, еще раз окинув взглядом уныло сложившуюся по центроплану машину с неестественно устремившимися вверх двигателями, сказал:

— Считайте, повезло вам, братцы, что это произошло не при взлете и не при посадке. — Затем, обращаясь ко всем присутствующим, заключил: — Понятно, почему авария произошла. Не выдержали фитинговые соединения — очевидно, ослабли от тряски при частых взлетах и посадках. На соединительные нижние лонжероны надо будет наложить

дополнительные жесткости — и все будет в порядке. Через пару дней будете летать и на этой, и на других машинах. Страшного тут ничего нет. Если не считать, — он обернулся к Сане и Семенову, — страха, которого вы натерпелись, когда вдруг нос самолета вверх начал смещаться.

Помолчав, он вновь обратился к окружающим его людям и с тайной заинтересованностью спросил:

— А как вообще-то, самолет вам нравится?

В разнобое голосов не было ни одного с отрицательным ответом. Такая машина, да могла бы кому-то не понравиться! Конечно, нравится!

Из уст в уста передавался рассказ очевидцев о том, что еще в 1942 году, когда первые Ту-2 проходили войсковые испытания на Калининском фронте, они произвели ошеломляющее впечатление на противника мощью своего бомбового удара, о чем поведали случайно уцелевшие от одного из таких ударов пленные немцы.

Они, немцы, находясь тогда в обороне, заметили направляющийся в их сторону на высоте около двух километров советский двухкилевой самолет. «Пе-2, - подумали они, — на всякий случай достаточно укрыться в окопах, «сотки» этого самолета большого вреда им не причинят». Каково же было их удивление и растерянность, когда от этого Пе-2 отделились три «тысячные» фугаски, разметавшие во все стороны и окопы, и — было прямое попадание в блиндаж — блиндаж, и все, что было вокруг окопов и блиндажа… Это, конечно, был Ту-2.

Да и от друзей наших, которые на этом же аэродроме недавно переучивались и уже несколько месяцев воевали на Ту-2, шли к нам лишь лестные отзывы о выдающихся летно-тактических и эксплуатационных качествах этого самолета. Достаточно сказать, что он на одном двигателе мог не только выполнять горизонтальный полет, но и набирать высоту. Это ли не лучшая характеристика самолета!

— Ну, добро, спасибо, — удовлетворенно, потеплевшим голосом проговорил Туполев. — Приятно такое слышать. Если вдруг еще какие недостатки выявятся, что там у вас не так вылезет — на бумагу, в пакет и прямо мне. — Он уже было собрался возвращаться к своему ЗИСу, но остановился, услышав чей-то громкий, прерывающийся от волнения голос:

— Товарищ генерал, а вот недоработочка на вашем самолете есть, маленькая недоделочка, а делу мешает!

Голос принадлежал технику звена Орлову, Туполев повернулся к нему.

— Ведь что получается, — запальчиво продолжал пробиравшийся сквозь сгрудившихся людей Орлов. — Гайки

крепления выхлопных патрубков, особенно от цилиндров передней «звезды» двигателей, прямо-таки как назло упрятаны так, что надо быть фокусником каким-то, чтобы отвернуть и завернуть их, когда патрубок меняешь: ключ на гайку почти невозможно наложить, а наложишь, чуть ключ перекосишь — он с гайки срывается. Да и повернуть ключ почти некуда — на два-три градуса, не больше… Вот с раннего утра мучаемся с механиком, чтобы один патрубок заменить.

Туполев с большим вниманием слушал сбивчивые слова Орлова, проникнутые и обидой — такой самолет, такие двигатели, а несчастные гайки доставляют столько неприятностей, и с надеждой — Туполев, он ведь все может… Подумал: волнуется человек, значит, болеет за свое дело, за свой самолет, стремится, чтобы лучше, удобнее было готовить его к полетам. Видно: работяга, из тех, на которых вся авиация держится. Хотя это и не мое дело, двигатель-то швецовский… Но самолет-то мой, туполевский… Надо помочь.

Склонив совсем по-птичьи голову сначала в одну, затем в другую сторону, оглядел один за другим двигатели спарки. Подошел поближе к одному из них, потрогал, нагнувшись — патрубки почти касались покрышек, на которых размещался переломленный самолет — один, потом другой патрубок. Попросил открыть капот двигателя, внимательно осмотрел место крепления патрубков. Отошел от самолета. Поглядел на Орлова:

— А каким ключом вы гайки отворачиваете?

— Да вот, — встрепенулся тот, доставая из-за спины неказистый, военного времени изготовления торцовый ключ размером на 13 и протягивая его Туполеву: — Вот этим.

Туполев покрутил ключ в руках. Иронически усмехнулся:

— Да-а… Таким ключом только на тракторе гайки заворачивать. А самим вам, — он обернулся к слушающим их диалог людям, — не стыдно таким инструментом работать? Вы ж — умельцы. Неужели не смогли что-то толковое сообразить?

Он помолчал, испытующе переводя взгляд с одного техника на другого — по внешнему виду, одежде, загорелым обветренным лицам, натруженным рукам их легко можно было выделить среди летного состава и различного уровня начальства. Потом продолжил:

— Впрочем, и мы, и специалисты Швецова в этом деле не доработали. Посоветуемся с ними — что-нибудь совместно придумаем. Решим этот вопрос. А что, — после некоторой паузы задал он вопрос, — может быть, еще у кого есть замечания по винтомоторной установке? По самолету, я вижу, замечаний нет.

Замечание сделал стоящий невдалеке от Туполева на правах «хозяина» спарки Болдин:

— Есть, товарищ генерал. Вот посмотрите, — он указал на то место у края мотогондолы, где при открытых створках капота отчетливо просматривались следы потертости, — двигатель-то крепится к моторной раме на амортизационных резиновых бобышках, почему при его работе на малых оборотах хотя и незначительно, но трясет, а створки его капота задевают мотогондолу. Может ведь, в конце концов, вывести ее из строя.

Туполев мельком взглянул на то место, куда показывал Болдин. Весело улыбнулся:

— Эх, товарищ инженер эскадрильи! Вам бы догадаться тяги створок отрегулировать так, чтобы они не плотно прилегали к мотогондоле, а имели бы двух-трехмиллиметровый зазор. Только и всего.

Болдин смущенно опустил глаза. На его обветренном лице проступил стеснительный румянец, сливающийся с рыжеватыми прядочками редких волос головы, выбивающимися из-под пилотки, и тоже рыжеватых бровей. В голове крутилось: черт меня дернул глупый вопрос задавать, самому можно было додуматься до того, о чем сказал Туполев.

Мы знали, что, несмотря на свою эрудицию, громадный опыт в самолетостроении и беспрекословный авторитет, Туполев очень внимательно и терпеливо прислушивался к мнениям, предложениям, замечаниям по недостаткам своих самолетов — чего бы они ни касались и от кого бы они ни исходили. И, если это было дельное мнение, предложение, замечание, — незамедлительно вносил изменения в конструкции узлов и деталей самолета. Поэтому все были уверены, что с «патрубскими» трудностями будет скоро покончено: у него, Туполева, слова не расходились с делом. И не ошиблись: через некоторое время комплект инструмента каждого самолета пополнился специальным заводским ключом под измененной формы гайки крепления выхлопных патрубков двигателей, которыми были заменены старой формы гайки. Сменять патрубки стало гораздо удобнее, легче, быстрее. «Орловский» — так в шутку «окрестили» новый ключ друзья-товарищи Орлова.

…Через день после посещения полка Туполевым, авиазаводская бригада «доводчиков» поставила на нижние соединительные лонжероны поверх обшивки фюзеляжа две симметричные — по обоим бортам всех самолетов полка — небольшие, толщиной в четыре миллиметра, пластинки из дюралевого сплава.

Все последующие, в том числе и послевоенные, серии самолетов Ту-2 поступали в части с пластинками-жесткостями на обоих бортах фюзеляжей, обязанные своим появлением на свет июльскому, 1944 года, полету на спарке нашего Сани Климука.

Ну, разве было что-либо похожее на наших Иванов, на людей, носивших имена «в квадрате», на Толю Щербину, Миху Янина, Саню Климука и связанные с ними удивительные события в других эскадрильях?

Конечно, не было.

ВТОРОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

№ п/п	Дата	К-во полетов	Продолж. полета	Краткое содержание задания
3.	19.3.45	1	2.45	Боевой вылет. Бомбомет., г. Розенберг
4.	19.3.45	1	2.05	Боевой вылет. Бомбомет., г. Розенберг
5.	24.3.45	1	0.50	Перелет Лабиау - Шяуляй
6.	25.3.45	1	2.30	Боевой вылет. Бомбомет., г. Розенберг

Выписка из личной летной книжки

Тревога

Миха Янин брился.

Яркое мартовское солнце по-весеннему весело освещало небольшую комнату одного из двухэтажных зданий аэродромного городка на окраине литовского города Шяуляй, в котором размещался офицерский состав полка. Солнечные лучи придавали своеобразный оттенок всей по- фронтовому немудреной обстановке комнаты: и трем простым железным кроватям, аккуратно заправленным по солдатскому образцу, и круглому столу, на котором в кажущемся беспорядке, а на самом деле так, как надо, лежали полетные карты, положенная эскадрильская документация, бланки; и единственной неприхотливой тумбочке с расположенными на ней графином с водой и полевым телефоном. Солнечный зайчик от висящего на стене небольшого зеркала, у которого брился Миха, причудливо отражался в графине, образуя там миниатюрную радугу.

Миха жил в этой комнате вместе с командиром эскадрильи Бабуровым и всеобщим любимцем и запевалой полка адъютантом эскадрильи Толей Щербиной. Впрочем, глаголы «жил», «жили» не вполне соответствовали в данном случае их житейскому значению. Все обитатели комнаты — и Бабуров, и Щербина, и, наконец, сам Миха — штурман эскадрильи — в этой комнате, служившей одновременно и эскадрильским штабом, занимались, в основном, подготовкой эскадрильи к боевой работе.

А ее, боевой работы, было немало: в иные дни приходилось выполнять по два боевых вылета на бомбардировку важных стратегических и оперативных объектов противника в Прибалтике, Восточной Пруссии и в северо-восточных районах Польши. Для бомбардировочной авиации, действующей в боевых порядках больших групп самолетов, на значительных удалениях от аэродромов, это достаточно сложно. Поэтому подготовка к боевым полетам, их выполнение, послеполетный разбор и анализ действий экипажей в боевой обстановке отнимали много времени. Понятно, что ничего удивительного не было в том, что жильцам комнаты, как, впрочем, и всему офицерскому составу эскадрильи, приходилось только поздней ночью «предаваться», по выражению Михи, отдыху и сну с тем, чтобы назавтра ранним утром, еще затемно, начинать делать то, что ими делалось накануне. Правда, в редкие часы после боевого вылета, или когда по каким-то причинам боевой работы не было, например, по погодным условиям, — им предоставлялась возможность, как, в частности, и в этот солнечный весенний день, передохнуть,

поделиться по свежим следам своими впечатлениями о только что выполненном боевом задании. А впечатлений от более чем двухчасовых напряженных полетов — и радостных, когда боевой вылет заканчивался без потерь, и печальных, когда буквально на глазах всех, участвующих в полете, погибали, сраженные смертельным огнем зениток или истребителей врага, наши боевые друзья — всегда было предостаточно.

Ведь боевой вылет выполняется при постоянно изменяющихся обстоятельствах по месту, времени, режиму полета, воздушной и наземной обстановки, в том числе и возможности воздушного боя — немецкие истребители активно действовали до самого конца войны. Он, боевой вылет, связан с большим нервным напряжением, с затратой не поддающихся учету умственных, психологических, физических сил, когда экипаж в любой момент, в самых сложнейших условиях, должен быть готовым принять и выполнить одно, единственно правильное, решение — в авиации иначе нельзя. Все это вызывает такую разнообразную и сложную картину впечатлений, так подсознательно каждый участник полета сопереживает в себе совсем недавно происшедшее и видимое им, что потребность как-то выразить эти впечатления, сопереживания длится долго-долго, а иногда — всю жизнь.

Сбросить с себя хотя бы частично давивший каждого тяжкий груз впечатлений и сопереживаний, «встряхнуться», порой просто таки было необходимо. Кроме того, во время «встряхивания» можно было привести себя в порядок, поговорить с товарищами не только о делах служебных. «Встряхнуться» требовалось и сейчас. Эскадрилья лишь перед обедом возвратилась на свой аэродром после удачной бомбардировки вражеских войск, скопившихся в городе-порту Розенберг залива Балтийского моря Фришес- Гафф, расположенного примерно в сорока километрах западнее Кенигсберга. Там, на площади порядка десятков квадратных километров, по существу сосредоточились окруженные и притиснутые огненным полукольцом к берегам залива войсками 3-го Белорусского фронта все остатки еще довольно многочисленной восточно-прусской группировки противника, пытавшейся сдержать наступательный порыв наших частей на узкой прибрежной полосе от Кенигсберга до устья главной польской реки Вислы.

Боевая задача авиации, главным образом бомбардировочной, состояла в том, чтобы воспретить эвакуацию немецко-фашистских войск в глубинные районы Германии через Балтийское море кораблями, множество которых находилось в гавани порта Розенберг.

О том, как эту задачу выполняли экипажи эскадрильи и

полка, о своих еще «горячих» впечатлениях о вылете, велся неторопливый разговор Бабурова с Михой. Толя Щербина, сам боевой летчик, по состоянию здоровья списанный с летной работы, с профессиональным интересом вникал в ровно текущий разговор, высказывая, как правило, толковое и объективное суждение по тому или иному вопросу, затронутому в разговоре. А говорилось, что летчики показали хорошую слетанность и умение надежно держаться в боевом порядке: после взлета, к третьему развороту эскадрилья уже собиралась в плотную девятку; при полете к цели и обратно, над самой целью строго соблюдались установленные дистанции и интервалы между самолетами и звеньями, и это, несмотря на то, что в районе цели приходилось много маневрировать; посадку, хотя на летном поле творилось настоящее столпотворение — боевую работу с аэродрома вели и многие другие полки — все выполнили нормально. И что штурманы неплохо сработали: цель была поражена точно в заданное время — секунда в секунду. Что в этом большая заслуга ведущего всей полковой группы майора Салова и его штурмана Жени Чуверова. Что наши истребители прикрытия над районом Кенигсберга и всего залива Фришес-Гафф недурственно поработали: ни один «мессер» или «фоккер» самолеты полка не потревожили. Что зенитный огонь над Розенбергом был очень силен, поэтому боевой путь эскадрилий — прицеливание, сбрасывание бомб, фотографирование их разрывов на прямолинейном участке полета — самолеты проходили в сплошном окружении разрывов зенитных снарядов и разноцветных трасс — следов от очередей зенитных пулеметов врага. И это понятно: ведь все, что могло стрелять и изрыгать смерть у противника — стреляло и изрыгало. Залпами вели огонь зенитные и даже противотанковые батареи, корабельная артиллерия, а она очень мощная на боевых судах. Со всех сторон района скопления вражеских войск строчили «эрликоны», тем более что наша высота полета — около трех тысяч метров — была в пределах эффективного действия этих малокалиберных зенитных немецких пушек. С нескрываемым удовлетворением говорилось о том, что шквал огня и смерти на боевом пути, длившемся четыре-пять минут, на этот раз не коснулся самолетов полка, наших потерь не было; что в этом опять- таки заслуга майора Салова, сумевшего, как уже не раз было, перехитрить противника. В начале боевого пути он вел группу со скоростью пятьсот-пятьсот десять километров в час, затем, за счет снижения на двести-триста метров и форсирования двигателей, резко увеличил скорость почти до шестисот километров в час — бомбардировочный прицел автоматически учитывал изменения

высоты и скорости, — а после выполнения фотоконтроля, видя, что впереди идущая группа бомбардировщиков уходила от цели со снижением и разворотом налево, повел свою группу с набором высоты и с правым разворотом. И вышло: в первом случае трассы от зенитных пулеметов прошли сзади, а разрывы зенитных снарядов — сзади и выше наших самолетов; во втором — слева и ниже.

Настроение у всех было превосходное. Еще бы: очередной поединок со смертью закончился не в ее пользу!

Миха брился, не прекращая разговора. У него в голове, как бы между прочим, мимолетно, не мешая общей канве разговора, возникали различные тривиальные и довольно-таки приятные мысли. И о том, что вылет прошел очень неплохо и навряд ли будет повторный вылет. И о том, что он правильно поступает, приводя себя в порядок, кстати, надо бы подшить чистый подворотничок — от ослепительного белого подворотничка на гимнастерке такого ладного офицера, каким является он, Миха, а это, он тоже знал, — признавало большинство его товарищей, зависит его импозантность, что ли, впечатление, производимое им на окружающих, в частности, на лучшую половину рода человеческого, к которому он всегда особенно благожелательно относится…

Возможно, размышлял Миха, вечером удастся попасть в уже приведенный в божеский вид шяуляйский театр, где намечаются концерт и танцы. Война войной, но ведь и на войне иногда должны быть хотя бы маленькие радости и развлечения, которых он сегодня вполне заслужил…

Его приятные мысли и весь разговор прервал телефонный звонок. Бабуров взял трубку:

— Слушаю. Капитан Бабуров.

Сразу же лицо его посерьезнело, весь он как-то подтянулся, многозначительно взглянул на Миху, на Щербину. Ответил коротко невидимому абоненту:

— Есть.

Положив телефонную трубку на место, с несколько показным спокойствием ответил на немой вопрос тревожно замерших Михи и Щербины:

Калиниченко передал: командир полка приказал готовиться к повторному вылету, — повернувшись к Щербине, четко распорядился: — Летному составу готовиться к полету по тому же маршруту, по той же цели. Бомбовая нагрузка: в люки — по четыре ФАБ-250, наружная подвеска — две пятисотки. Готовность номер два, — он посмотрел на наручные часы, — через двадцать минут. Я со штурманом, — он повернулся к Михе, — в штаб

полка.

Внезапный, незапланированный вылет. Вылет по тревоге. Последнее время такие вылеты у нас практиковались редко — очевидно, к концу войны настолько слаженно работала система управления авиацией сверху донизу, что стало возможным четко планировать ее боевое применение, организовывать взаимодействие как родов авиации между собой, так и авиации с наземными войсками, добиваясь тем самым высокого эффекта боевых действий.

Вылет по тревоге вызывается, как правило, неожиданным изменением обстановки в районе боевых действий, требующим незамедлительного воздействия авиации. И подготовка, и выполнение такого вылета производятся в сжатые сроки. Все должно выполняться быстро, по заранее отработанным вариантам, когда каждый человек — от рядового-моториста до командира, принимающего решение на такой вылет, четко представляют себе, что, как, когда и где он должен делать по тревоге, каждый должен знать «свой маневр».

Поэтому действия каждого человека в полку по тревоге, совершенствуемые на систематических тренировках и в процессе проведения учебных тревог, доводились до автоматизма и строго контролировались по точности и времени. Результаты таких тренировок были неплохими. Например, на подвеску бомб на самолетные бомбодержатели в количестве от трех до одиннадцати и калибром от ста до тысячи килограмм экипажи затрачивали восемь — десять минут. В этой работе, ответственность за которую нес штурман, участвовал весь экипаж самолета — и технический, и летный.

При объявлении тревоги каждый человек четко и без промедления обязан выполнять все подаваемые команды и распоряжения. Именно поэтому Щербина сразу ринулся организовывать подготовку эскадрильи к вылету. Миха, интуитивно понявший после произнесенного Бабуровым слова «есть», что предстоит боевая работа, не теряя времени, вытер полотенцем недобритую щеку, торопливо собрал со стола свое штурманское снаряжение, заправил в планшет видавшую виды полетную пятикилометровку с нанесенным на ней и сохранившимся в памяти маршрутом, занес необходимые для полета и известные ему по первому вылету навигационные данные в бортовой журнал. Увидев, что Бабуров почти облачился в зимнее летное обмундирование, Миха быстро надел свой, еще довоенного производства добротный меховой комбинезон, проверил, есть ли — на всякий случай — в его объемных карманах запасные патроны к «ТТ».

…Через шесть-семь минут они уже подходили к расположенному поблизости штабу полка. Перед тем, как открыть дверь в штаб, Бабуров, с долей недоумения и иронии в голосе, отметил:

— Странная манера у этого Калиниченко: любой служебный разговор — надо, не надо — начинает со слов «командир полка приказал». Как будто нельзя просто сказать — «объявляется боевой вылет по тревоге»…

Миха тактично промолчал.

А мы в это время…

Мы собрались в своем общежитии — большой, почти квадратной комнате на втором этаже большого кирпичного дома. И — ждали. Мы — это летчики и штурманы «эскадрильи Иванов», пребывающие в приподнятом настроении: и день-то сегодня по-настоящему весенний, солнечный, и боевой вылет обошелся как никогда благополучно, без каких-либо неприятностей — в полете все у всех получалось как надо было, и девушки-официантки, только что угостившие нас отменным обедом, казалось, были по-особому уважительны и обходительны с нами — даже украсили наши обеденные столы благоухающими букетиками первых подснежников.

А ждали мы команду. Команду, которую обычно передавал Толя Щербина и которая определяла наш дальнейший распорядок дня после возвращения из боевого полета. Иногда звучала приятно услаждающая слух команда «отбой!» и это значило, что каждому предоставляется долгожданный отдых до истечения дня, и что каждый может распоряжаться свободным временем по своему усмотрению. Но в большинстве случаев подаваемая Щербиной команда указывала место и время послеполетного разбора, порядок постановки задачи на следующий день и подготовки к ее выполнению.

Это — довольно широкий круг вопросов, о которых и летный, и технический состав эскадрилий должен был иметь полное представление и предельно четко знать, как этот круг вопросов в части, касающейся каждого летчика, штурмана, техника и вообще любого причастного к полку человека, будет решаться в день боевого вылета.

Вопрос вопросов — постановка боевой задачи, которая у нас всегда начиналась привычными словами начальника штаба полка Калиниченко: «Командир полка приказал…» А далее и сам Калиниченко, и командир полка Дорохов или его заместитель Салов, и старший штурман полка Еремин, другие офицеры штаба доводили до присутствующих краткую характеристику предполагаемого объекта бомбардировки и заданное время нанесения удара по нему, маршрут и режим полета, порядок и сигналы взаимодействия с истребителями сопровождения и нашими наземными войсками, расположение запасных аэродромов и средств земного обеспечения самолетовождения (ЗОС), наземную и воздушную обстановку по маршруту и в районе цели.

Указывался боевой порядок группы. Этот вопрос всегда брал на себя Дорохов, манипулируя длинной указкой по художественно выполненной — творчество Калиниченко — схеме боевого порядка, он уточнял, какой экипаж назначается ведущим всей группы, какие — ведущими эскадрилий, экипажи — заместители ведущих, расположение эскадрилий в группе, звеньев и самолетов в эскадрильях. Он же определял общий порядок выполнения полета от взлета самолетов, сбора группы и ее следования по маршруту, действия группы и каждого экипажа на боевом пути и в особых случаях полета, — до роспуска и посадки всех самолетов на своем аэродроме.

Схема была хороша. Она отражала все элементы и этапы боевого полета. И место каждого самолета в боевом порядке группы, с указанием его номера и фамилий членов летного экипажа. И — условными обозначениями — средства ЗОС и запасные аэродромы. И маршрут полета с его основными точками: исходным, поворотным и конечным пунктами маршрута, контрольными ориентирами, началом боевого пути, цели, все это изображалось красочно, с соблюдением конфигураций пунктов и характерных ориентиров около них. И маневры при сборе эскадрилий в группу и при встрече с истребителями сопровождения. И действия экипажей в особых случаях: при ухудшении погоды, при вынужденной посадке, при потере ориентировки. И сигналы взаимодействия с нашими войсками. Особо тщательно отображались варианты маневра группы при подходе к цели и уходе от нее.

Слушая Дорохова и внимательно рассматривая схему, каждый член любого экипажа имел возможность четко представить себе и место своего самолета в боевом порядке по отношению к другим — с экипажами соседних самолетов всегда уточнялся порядок огневого взаимодействия при отражении атак истребителей противника, и всю динамику предстоящего полета, уяснить его детали.

Постановка боевой задачи всегда заканчивалась, как и начиналась, традиционными словами Калиниченко: «Командир полка приказал, — хотя Дорохов находился рядом с ним и незаметно было, чтобы он что-то приказывал, — командирам эскадрилий обеспечить подготовку летного состава и техники к выполнению боевой задачи до … часов, о чем доложить ему через меня…»

Подготовка к боевому вылету. Тоже многогранный вопрос, который решали сами экипажи под контролем и с помощью звеньевых и эскадрильских специалистов. Обычно, созвав своих

подчиненных, каждый командир эскадрильи коротко уточнял детали подготовки, отвечал на возникшие вопросы и давал команду на продолжение подготовки в звеньях и экипажах. Это значило, что технический состав должен приводить в боевую готовность самолеты, воздушные стрелки-радисты и стрелки, под руководством начальника связи эскадрильи — флагманского радиста — готовить самолетные рации, уточнять и изучать новые радиокоды и сигналы, проверять свое стрелковое вооружение — знаменитые безотказные УТВ.

Самым важным элементом подготовки, конечно же, была подготовка летчиков и штурманов — от них, от их летного мастерства и умения, в конечном счете, зависел успех боевого вылета. Их подготовка велась, в основном, поэкипажно. Каждый летчик со своим штурманом прокладывали на полетных картах и одновременно изучали маршрут полета, производили его инженерно-штурманский расчет. Большое внимание уделяли изучению цели, особенно, если по ней приходится действовать впервые и она представляет собой важный объект противника.

Например, когда нам впервые предстояло нанести бомбовые удары по целям, расположенным в стратегически важном пункте — городе-крепости Кенигсберг, мы несколько дней по крупномасштабным картам и громадному, размером с небольшой ковер, фотостенду внимательно рассматривали и изучали заметно выделяющиеся на фотоснимках контуры всех трех оборонительных рубежей противника, окружавших город, с их старинными крепостными фортами и бастионами, с цитаделью-крепостью в самом центре Кенигсберга. Невольно наше внимание обращалось на сооружения и объекты, которые, возможно, в ближайшее время могли быть предметами бомбардировочных ударов. Поэтому тщательно рассматривались кенигсбергский аэродром Девау, на котором базировалось более сотни «мессеров» и «фоккеров», склады горючего в районе Амалиенау, гавани и судостроительные верфи в устье реки Прегель. Показалось нам странным появление в долине этой реки, восточнее города, большого озера, очертания которого отсутствовали на картах самого крупного масштаба. Позднее выяснилось, что гитлеровцы специально открыли шлюзы реки, чтобы затруднить наступление наших войск.

Мой летчик, Иван Луценко, кудрявый, внешне похожий на артиста Николая Крючкова в кинокомедии «Свинарка и пастух» и обладающий располагающей к нему способностью удивляться вслух всему новому и необычному, тогда удивился:

— Вот это — цель! Такой мы еще не видели. Нелегко нам будет с ней!

Не только Иван, все мы были поражены защитной мощью этого города-крепости, города-стража Восточной Пруссии, города-форпоста «Великой Германии» на востоке. Но вместе с тем были уверены: Кенигсберг будет взят!

Изучая район цели перед нанесением бомбового удара по порту Розенберг, он, рассматривая только что нанесенную на полетную карту линию соприкосновения наших и вражеских наземных войск, не смог не проявить свою непосредственность:

— Смотри, Боря, — обратился он ко мне, — по нашим картам немцев-то зажали на крохотном участке побережья залива — шесть сантиметров в длину и полтора-два в ширину. Это ж полоска земли тридцать на семь — десять километров! Вся их группировка нашей артиллерией простреливается. Худо их дело!

А вот сейчас, находясь в ожидании команды, сулившей кратковременный отдых, и вспоминая, как точно на этой занятой врагами полоске побережья легли разрывы наших фугасок, он убежденно заметил:

— Нет, немцам больше трех-четырех дней на этой полоске не продержаться. Сбросят наши их в воду. А мы этому делу поможем.

Район цели и сама цель изучались так подробно, так увязывалось расположение цели с ближайшими линейными и площадными ориентирами, что каждый экипаж, как правило, мог на память, без карты обнаружить ее и поразить.

И, наконец, сколь бы ни были летные экипажи ограничены во времени, они обязательно уделяли должное внимание проверке исправности самолета и его оборудования: навигационно-пилотажного, бомбардировочного, стрелково-пушечного. Одновременно с этим продолжалась и подготовка членов экипажа к вылету, оговаривалось, отрабатывалось взаимодействие между летчиком и штурманом — «владельцами» передней кабины и воздушным стрелком-радистом и стрелком — «жителями» задней кабины.

Главным образом, отрабатывались поставленные обычно летчиком и реже другими членами экипажа вопросы — кто, когда и как обязан действовать в той или иной ситуации полета. Ставился вопрос: ну, вот, вышли мы на начало боевого пути. Что должен делать стрелок-радист? Воздушный стрелок? Или: а какой код связи с запасными аэродромами? А как должны вести оборонительный огонь «жителю» задней кабины и штурман, если «мессер» атакует нас сверху справа? А снизу слева? А что будет делать штурман, если перед посадкой шасси самолета полностью не вышли?..

И постановка вопросов, и ответы на них велись в непринужденной форме, в дружественной обстановке. Каждый из нас понимал, что вопрос ставится не потому, что летчику — командиру экипажа — захотелось его поставить, а потому, что в боевом полете экипаж — это единое целое, один организм; что действия каждого члена этого организма должны быть не только отработаны до автоматизма, но понятны и ясны другим его членам. Короче говоря, должно было выполняться и выполнялось неписаное правило: в любом полете, особенно в боевом, экипаж, его члены не только и не столько действуют, сколько взаимодействуют.

Итак, мы ждали. Все было словно по Михалкову: «кто на лавочке сидел, кто на улицу глядел…» Большинство просто «абстрактно» отдыхало — из памяти еще не изгладились впечатления от недавно так благополучно — даже не верилось — закончившегося вылета, многими владело чувство удовлетворения своей боевой работой. Кто-то перечитывал солдатские треугольнички-письма — всегда долгожданные и редкие весточки от родных и знакомых. Кто-то приводил в порядок свое обмундирование, что, по существу, сводилось к подшиванию свежего подворотничка к гимнастерке, как правило, единственной и в обычной, и в парадной обстановке: имущества то у нас никакого почти и не было — на войне не до имущества.

Несколько молодых летчиков и штурманов сгрудились около «штатного» эскадрильского острослова — флагманского радиста Миши Третьякова, знавшего несчетное число неизвестно откуда появляющихся анекдотов, побасенок и историй, преимущественно, так сказать, авиационного и нашего, полкового, содержания, рассказывавшего их с серьезным и невозмутимым видом, всегда вызывая оживление и смех среди слушавших его, что, между прочим, совсем неплохо: смех, он благотворно действует и на нервную систему, и на настроение человека.

Вот и сейчас взрывы смеха раздавались из того угла комнаты, где поместился и «травил баланду» Миша.

— …А вот кто из вас ответит на загадку «армянского радио»? — спрашивал он заинтересованных слушателей. Тогда, и длительное время после окончания войны, самые уморительные и до нелепости неправдоподобные истории, реплики и анекдоты приписывались, по какой-то загадочной игре случая, армянскому радио, не имеющему ко всему смешному и уморительному никакого отношения.

— А вот кто из вас ответит на загадку «армянского радио»:

что это такое — вокруг меха, а в середине медикаменты? — Миша вопросительно посмотрел на окружающих.

На такого рода вопросы обычно мог ответить лишь сам спрашивающий, что, выждав небольшую паузу, и сделал Миша, ибо несуразный вопрос требовал и несуразного ответа, которого никто, кроме него, не знал и не мог знать.

— Это — Коля Семенов в своих собачьих унтах бегает вокруг избы-аптеки, взаимности аптекарши добивается.

Коля Семенов, находящийся тут же, среди Мишиных слушателей, голубоглазый, со светлыми вьющимися, как у девочки, полосами, один из самых молодых наших летчиков, опустив глаза, смущенно заулыбался: не очень-то приятно в окружении товарищей про себя самого анекдот, даже если он дружески-иронический, слушать, где ты не в самом лучшем, в потешном облике представлен…

А ведь такое и правда было.

Одно время наша эскадрилья размещалась в небольшой, притулившейся около полевого аэродрома деревеньке. Проживали мы по нескольку человек в чудом сохранившихся после изгнания гитлеровцев избах, хозяйки которых — большинство мужского населения было в армии — очень тепло и доброжелательно к нам относились. Пожилые и старые, наверное, видели в нас своих сынков и внуков, молодые — братьев, женихов, мужей. В их доброжелательности сквозила затаенная подлинно женская грусть: такие они — мы, значит, — все молодые, красивые, где-то по ним матери, бабки, сестры, невесты, как и мы, грешные, по своим, скучают. Им бы невест искать, своими семьями обзаводиться, а вместо этого воевать приходится. Кто до конца войны из них доживет — бог знает… Может, и наши где-то вот так, как они…

Так вот, одна из избушек деревни была занята под небольшую гарнизонную аптеку. В ней же одну теплую комнатку, в которую выходила широкой стороной огромная сельская печь, занимала молоденькая, симпатичная — молоденькие все симпатичные — медицинская сестра, она же заведующая аптекой.

И он, наш Коля, вдруг почувствовал непреодолимое влечение к хорошенькой медсестре или, как мы ее про себя называли, «сестре-мед».

Однако все его попытки добиться взаимности желанного результата не давали. Улыбки — да, были. Лукавые и кажущиеся многообещающими взгляды — их тоже источали ее прелестные голубые глазки: известно — девичье кокетство! Танцевать — как

и с другими — пожалуйста. Даже проводы до избушки-аптеки. До порога. А дальше — взмах маленькой изящной ручки и — закрытая изнутри дверь. Все.

Коля решил предпринять кавалерийский наскок — навестить предмет своего обожания поздно вечером, внезапно, а ведь в полумраке избы-аптеки можно будет обо всем «договориться». И причина для начала найдется: голова болит, лекарство понадобилось, даже по долгу милосердия и сострадания к «заболевшему» заветная дверь должна будет открыться…

Но когда поздним вечером Коля приступил к выполнению своей тщательно продуманной «акции», которой, казалось бы, успех гарантирован, то, несмотря на его страдальческие интонации в голосе, умолявшем красивую аптекаршу смилостивиться, впустить его, «больного», в аптеку, или, по крайней мере, открыть дверь избушки, успокоить «болящего» чем-нибудь исцеляющим, болеутоляющим — дверь не открывалась; даже свет в избушке сразу же погас, как только Колин голос был услышан, а его приплюснутый к оконному стеклу взволнованно-вопросительный лик увиден «бессердечной» девушкой. Как ни ходил Коля от двери то к одному, то к другому окошку избушки, как ни стучался и ни взывал отнестись к нему «по-человечески», — ответом ему были темнота и молчание…

Наутро вокруг избушки-аптеки можно было увидеть глубокую узкую дорожку, протоптанную Колиными меховыми унтами: вечер-то был морозный.

…Обо всем этом и поведало, под громкий смех слушавших, «армянское радио» Миши Третьякова.

— Ну вот, у нас говорят, — спокойно и рассудительно продолжал Миша, когда смех стих и внимание присутствующих вновь обратилось на него, — «сачок», «сачок». А кто такой, этот «сачок»? Чем он от других людей отличается? Вы, молодые, этого не знаете. А «сачок» означает: Самый Авиационный Человек Особого Качества? Вот что такое «сачок». И вполне благополучно многие «сачки» здравствуют среди нас, следуя определенным, проверенным жизнью и ими, «сачками», правилам: быть посредине в строю — всегда «мессеры» первыми начинают атаковать тех, кто с краю; ведомым в полете — меньше спроса, за все ведущий в ответе; первым в столовой — первый черпачок из общего котла всегда пожирнее и повкуснее. А по отношению к начальству они руководствуются еще двумя оправдавшими себя постулатами. Постулат первый: ругаться с начальником — все равно, что против ветра плевать, сам же и запачкаешься. И второй: лучше быть подальше от начальства иди уж совсем

близко от него. В обоих случаях «сачку» — польза. Это — основные, без учета второстепенных, правила.

Несколько переждав и дав осмыслить окружающим изреченное им, Миша начал новую историю:

— Вы хотя и летчики да штурманы, так сказать, «летная братия», а наверняка не знаете, кто совершил первую штурманскую ошибку.

Естественно, никто не знал. Все ожидали, что же остроумного по этому вопросу скажет Миша. Их ожидание было не напрасным; обведя «аудиторию» насмешливым взглядом, Миша, растягивая слова, внушительно проговорил:

— Ма-тр-ос Железняк. Он шел на Одессу, а вышел к Херсону…

— А знаете, как наш доктор Чхиквадзе майорское звание получил, — начал было рассказывать очередную историю Миша. Но…

— Боевой вылет по тревоге! — прозвучала громкая команда почти вбежавшего в комнату Толи Щербины. — Цель — та же. Все — по самолетам!

И наших сбивают…

Когда мы с Иваном, разгоряченные быстрой ходьбой, оказались около нашей «пятерки», работа по подготовке ее к вылету близилась к концу. «Глава» технической службы экипажа, техник самолета Вася Рухлов, как положено, доложил командиру — Ивану:

— Двигатели опробованы, все системы самолета исправны, бензином и маслом баки заправлены полностью!

И действительно: все, что требовалось от наших техников, механиков и мотористов, было сделано — ведь приведение самолета в боевую готовность началось сразу же, как только мы возвратились с боевого задания. По установившимся правилам, пока самолет не был полностью подготовлен к новому вылету, никто из технического состава экипажа с самолетной стоянки не уходил, сколь бы долго ни длилась подготовка.

На долю летного экипажа — а наши воздушные стрелок-радист Леша Тихонов и стрелок Паша Еропов раньше нас прибежали к самолету — возлагалась обязанность проверки оборудования самолета, всех его систем и вооружения. А вот бомбы и подвешивались, и снаряжались только при нашем присутствии и участии.

И сейчас четыре «сигары» — ФАБ-250 и две «чушки» — ФАБ-500, хранящие в себе сотни килограммов разящей взрывчатки, мирно — одна к другой — солидно возлежали в своих уже раскрытых упаковках-решетках под самолетом. Механик по вооружению Боря Ардзинба расторопно устанавливал на правой стойке шасси самолета бомбовую лебедку, с помощью троса которой, пропущенного через систему роликов, будут подниматься бомбы. Замки, закрепленные на бомбах, должны будут точно войти в предназначенные для них места — цапфы держателей, расположенных внутри фюзеляжа самолета — в бомболюках. Тут же, около колес шасси, стояли две цинки: одна — с пиропатронами, другая — со взрывателями.

Установка замков на бомбах была привычным делом и для нас с Иваном, и для нашего стрелка-радиста Лёши Тихонова, который, не теряя времени, взводил механизмы замков, закреплял их на ушках бомб, регулируя положение замков относительно продольных осей бомб на их поверхности.

Подвеска бомб — ФАБ-250 в люки, ФАБ-500 на внешнюю подвеску — было делом пяти-шести минут. В этой работе главное — не допустить перекоса замков бомб при их заводе в цапфы-защелки: при сбрасывании перекошенный замок не сработает,

бомба «зависнет» и при посадке сможет сорваться с цапф; последствия в таких случаях обычно очень и очень неприятны для экипажа.

На самую тонкую работу в подвеске и снаряжении бомб — установку пиропатронов в сбрасывающее устройство, ввертывание в очки бомб взрывателей, крепление ветрянок взрывателей вилками на тросиках механизма «взрыв- невзрыв», которую сноровисто и споро выполнял Ардзинба, — было любо-дорого смотреть, чем мы все и занимались, еще и еще раз убеждаясь, как умело делает свое дело этот немногословный абхазец.

Нам, летному экипажу, осталось только привести в готовность свои рабочие места, оборудование и вооружение, с которым придется иметь дело в полете.

Воздушным стрелку-радисту и стрелку — проверить исправность радиостанции, настроить ее на заданную волну, убедиться в надежности креплений пулеметов в походном и боевом состояниях, в плавности поворота турели.

Мне, штурману, — проверить правильность установки аэрофотоаппарата, закрыть бомболюки, установить исходные данные на командном приборе аэрофотоаппарата, высотомере, электрическом сбрасывателе бомб, на щитке управления радиополукомпаса, проконтролировать, точно ли в положение «невзрыв» установлен механизм «взрыв-невзрыв», заложить в ракетницу зеленую ракету — сигнал взаимодействия со своими войсками и истребителями сопровождения «я — свой самолет», убедиться в надежном креплении блистера пулемета.

Ивану, командиру, — убедиться в исправности и надежности систем управления рулей высоты и поворота, элеронов и закрылков, триммеров; получить доклады от членов экипажа об их готовности к полету.

Только-только успели закончить мы эту работу, как раздалась команда: «Летный состав — на построение!»

Летный состав полка выстроен в каре — в виде буквы «П», справа налево, в порядке номеров эскадрилий. Так что наша эскадрилья, если смотреть с фронта, представляет собой в плане как бы левую вертикальную черточку «П». Все стоят в строю поэкипажно: летчик, штурман, стрелок- радист, стрелок. Значит, я стою за Иваном, за мной — Леша Тихонов и Паша Еропов — строго в затылок друг другу. Мы — почти первые от края, справа от нас только экипажи Ва- бурова и Первушина — нашего замкомэска. Самолет Первушина в одном из предыдущих вылетов был сбит, весь экипаж, за исключением его, погиб. Он и сам лишь чудом избежал гибели, сумев с неимоверным трудом, способом

«срыва» — раскрыв парашют еще в кабине — покинуть разваливающуюся от взрывов снарядов в центроплане и плоскостях свою «четверку»: атака вражеского «фоккера», внезапно вынырнувшего из-под облаков, оказалась неожиданной и роковой для экипажа. Первушина на несколько вылетев освобождали от боевой работы — пусть немного успокоится после случившегося, нервы свои в порядок приведет. А вот сейчас он со своим новым экипажем, в который штурманом назначен Миша Кузнецов, стоит рядом с нами. И самолет ему новый, только что пригнанный с завода, еще безномерной, накануне вручили. И боевое крещение новый самолет и обновленный первушинский экипаж сегодня в первом вылете на Розенберг получили. Поэтому и настроение у них, как видно, превосходное.

Примерно в створе с нами и замыкающими экипажами строя третьей эскадрильи — правой вертикальной черточки «П» — полковое начальство: Дорохов, Салов, Еремин, Калиниченко, несколько офицеров штаба.

После коротких «Равняйсь!», «Смирно!», «Вольно!» — положенные в таких случаях рапорты комэсков командиру полка, по причине нехватки времени не отдавались — Калиниченко, как обычно, зачитал боевой приказ:

— Командир полка приказал: сегодня, 19 марта 1945 года, в 14.00, двумя девятками нанести повторный бомбовый удар по скоплению войск противника в порту Розенберг, с задачей затруднить эвакуацию остатков частей врага с еще занимаемого ими плацдарма… Высота полета ввиду сильного зенитного огня противника — 5000 метров… Скорость полета, маршрут следования к цели и обратно — как и в первом вылете… Истребители сопровождения прикроют полк в районе цели, по маршруту их не будет…

Закончив чтение приказа, объявил:

— По боевому порядку и в особых случаях в полете, — он сделал шаг вперед, — даст указания командир полка.

— Результат первого вылета по оценкам командования дивизий и корпуса, — с явным удовлетворением начал свои указания Дорохов, — удачен, оценен на отлично. Во втором вылете девятки поведут командиры эскадрилий Бабуров, экипаж которого возглавит боевой порядок полка, и Половченко. Посмотрите на изменения боевого порядка. — Он взял поданную одним из офицеров штаба длинную указку и по исправленной схеме боевого порядка первого вылета — новую такую схему Калиниченко не успел подготовить — продолжал:

— В первой девятке, слева от самолета Бабурова, его заместителем пойдет Первушин, оба на новых безномерных

самолетах. Справа от него, на «одиннадцатой» — экипаж Игонина. Левое звено поведет Жуков на самолете номер двадцать один; справа у него, на «пятерке» — экипаж Луценко… — Острие указки останавливалось последовательно на каждом изображении силуэта самолета боевого порядка группы. Следя за ее движением и разъяснениями Дорохова, мы, как бы про себя, мысленно прослеживали, проигрывали предстоящий полет.

…Ага, значит, экипаж Игонина, неизвестно почему — по-видимому, так Бабурову захотелось — пойдет на нашем «штатном» месте, а Первушин — слева. Когда Бабуров ведет эскадрилью, а Первушин запланирован на полет, он всегда слева ходит. А мы — в какое звено ни назначат, но обязательно справа. Так. Круг сбора, очевидно, как всегда будет левым. Значит, в первую очередь будут выруливать правые звенья и правые ведомые самолеты. Выходит, мы будем взлетать после валета звеньев Бабурова и Зинакова. Вслед за Жуковым. А у Зинакова слева идет Коля Семенов. Значит, мы будем выруливать за семеновской «девяткой» и держать при рулении дистанцию чуть больше положенной — чтобы по пути пропустить вперед жуковский самолет. Взлет, как уж повелось, — по отрыву от полосы впереди взлетающего самолета. Истребителей сопровождения по маршруту не будет. Так, так… А с кем из штурманов придется вести огневое взаимодействие в случае атак «фоккеров»? Ага: слева по полету у Жукова — Паша Дябин, справа — Миша Кузнецов у Первушина, Иван Дубских у Игонина и Жарков Володя у Семенова. Ну тут — порядок, все ребята надежные. Так, Кенигсберг будем обходить с юга. Вот там осмотрительность надо будет усилить: наверняка над городом-крепостью воздушные бои будут идти, «фоккеры» и на нас могут обратить внимание, хотя в последнее время они большой активности не проявляют: и маловато их стадо, и, очевидно, топливо у гитлеровцев на исходе. Подвоза-то у них нет, все пути-дороги заблокированы. С моря — нашими подводными лодками и самолетами-торпедоносцами. По воздуху — нашими истребителями и зенитками. А наземные пути сообщения давно перекрыты нашими войсками, да и штурмовики — «горбатые» — по наземным целям неплохо действуют.

Так, так… Бабуров, он, как правило, еще до НБП скорость максимальную держит, стало быть, к этому следует подготовиться. А бомбы как сбрасывать? По приказу — по отрыву бомб у самолета ведущего девятки, то есть по отрыву бомб у самолета Бабурова. А он может быть закрыт самолетом Первушина, его левого ведомого. Значит, надо так: я слежу за самолетом Бабурова, а Иван — за сбросом бомб с самолета

Жукова, там Дябин всегда прицеливание ведет самостоятельно и бомб мимо цели не кладет. Ну и свой прицел будет в готовности. Так сказать, тройное дублирование. Вовремя надо будет люки открыть: откроешь раньше — отстанешь от ведущего, позже — вперед выскочишь. Ведь на больших скоростях лобовое сопротивление самолета встречному воздушному потоку от открытых створок бомболюков резко возрастает, отсюда — и скорость резко изменится. Так, так… После сброса бомб люки не закрывать — надо разрывы бомб сфотографировать. Не забыть бы прицел на 180° развернуть, чтобы лучше разрывы бомб просмотреть и убедиться, что в бомболюках какая-нибудь из них не зависла. Редко, но и это бывает. А в случае вынужденной посадки, где садиться? Ближе всего от линии фронта в районе Розенберга — Кенигсберга запасной аэродром Лабиау. Это и по схеме видно, — восточнее Кенигсберга, там еще река Дейме и железная дорога пересекаются…

А Дорохов уже заканчивал давать пояснения и указания.

— Все остальное, — заключил он, — как и в первом вылете. Готовность к запуску двигателей — он посмотрел на часы, — через пять минут. Запуск, — привычно скосил глаза на Калиниченко, в руках которого красовалась ракетница, — по зеленой ракете. Выруливание и взлет в установленном порядке по моей команде с КП. Круг сбора группы — левый. Набор высоты — при сборе и полете по маршруту.

Вперед вышел Калиниченко. Скомандовал:

— По самолетам!

На нашей стоянке техники, механики и мотористы деловито наводили порядок вокруг уже готовой к вылету «пятерки» — в кабинах самолета, после того, как подвешены бомбы и проведена его предполетная подготовка летным экипажем, никто, кроме этого экипажа, не имел права находиться. Таков боевой закон авиации.

Неторопливые движения наших «технарей» не могли скрыть их обеспокоенность предстоящим вылетом. И этим, и любым другим. Конечно, и тем, как покажет себя в полете самолет — они же его готовили. Но главное — все ли обойдется благополучно с их товарищами, друзьями боевыми — летным экипажем, как обходилось раньше, при предыдущих вылетах.

…Бывают люди везучие, у которых все получается, все выходит так, как надо. Бывают и невезучие — у них, как бы они ни старались, обязательно что-нибудь да не выйдет, не получится. Вася Рухлов — наш верный техник, числился везучим. Для какого бы летного экипажа ни готовил он самолет, каким бы сложным ни было боевое задание, всегда боевые вылеты заканчивались без

больших неприятностей. Но сам Вася каждый вылет подготовленного под его бдительным руководством самолета, судьбу боевого задания и экипажа, выполняющего это задание, глубоко и тяжко переживал. Не отрывал взгляда от своего самолета и тогда, когда он, самолет, выруливал. И когда этот самолет взлетал и скрывался вместе с другими самолетами полка в бесконечной и не совсем понятной ему, Рухлову, таинственно-тревожной голубой дали. И почти бесцельно пересекая в разных направлениях осиротевшую стоянку своего самолета, показывая вид, что он чем-то занят — все у него валилось из рук, когда экипаж находился в боевом полете, — не отвечая ни на какие вопросы, он часто-часто просматривал небосклон в том направлении, откуда должны были появиться возвращающиеся с задания самолеты, в том числе и его, Рухлова, самолет, его, Рухлова, экипаж.

И не было для него большего счастья, чем увидеть среди появившихся в небе полковых девяток свой самолет, встретить своих «летунов», первым поздравить их с удачно выполненным боевым заданием, с напускным спокойствием поинтересоваться, как вел себя в полете самолет, заранее зная обычный ответ: «нормально, спасибо, все было хорошо».

Его «везучесть» некоторым образом отражалась и на нас: мы не позволяли себе даже подумать, что с нами в полете может что-то случиться. Впрочем, каждый летный экипаж перед боевым вылетом, вероятно, размышлял примерно таким же образом.

Когда мы подошли к самолету, Вася Рухлов и все его немногочисленные помощники обратили внимание только на нас: что сейчас последует — срочный вылет, его задержка, а может быть «отбой», чем помочь своим товарищам перед предстоящим им опасным делом — может, даже напутственным словом — «на счастье». На написанный на Васином лице немой вопрос Иван коротко ответил:

— Готовь машину к запуску!

Затем медленно обошел самолет. Посмотрел, сняты ли струбцинки с рулей высоты и поворота, элеронов, все ли лючки закрыты. Постучал зачем-то — больше по привычке — каблуками по пневматикам шасси. У задней кабины, где воздушные стрелок-радист и стрелок, помогая друг другу, надевали парашюты, заметил Леше Тихонову:

— Подвижной-то козырек фонаря оставь на земле на всякий случай — легче будет выбираться, если потребуется.

— Конечно, оставлю, — ответил Леша, — только, командир, никакого такого случая у нас быть не должно…

…Мы — на своих местах. Лямки парашютов плотно

обхватывают наши тела. Шлемофоны — шлемы с наушниками и ларингофонами — подключены к СПУ в положении «внутренняя связь». Короткий доклад каждого Ивану: «стрелок-радист и стрелок — готовы», «штурман — готов».

— Порядок! — подытожил Иван. — Ждать команды!

А вот и она, команда, — зеленая ракета. Вася Рухлов, стоя на стремянке и перегнувшись через борт кабины, помогает Ивану запустить двигатели, еще раз убеждается в их нормальной работе в различных режимах. Иван переводит работу двигателей на малые обороты.

Рухлов в последний раз придирчиво осмотрел показания приборов, контролирующих работу двигателей, — все нормально, все, как надо; похлопал по плечу Ивана, потом меня, произнес традиционно напутственные слова, хотя в реве двигателей их традиционно не было слышно. С земли окинул весь самолет внимательным взглядом: вроде все в порядке.

Мы, переключив СПУ в положение «командная радиостанция», напряженно слушаем эфир, ждем команду на выруливание.

И эта команда поступила: «Лебедь-271», — это позывной Бабурова, — выруливание разрешаю!»

Выруливают и следуют мимо нас самолеты Бабурова и, с некоторым опозданием, Первушина. Около своей стоянки между ними вклинивается «одиннадцатая» Игонина. Мы внимательно следим: дистанции между рулящими самолетами десять — пятнадцать метров, нам на старте надо быть восьмыми, а со стоянки выруливать вслед за Семеновым. Так, так. Видим, как последовательно выруливают самолеты Коли Зинакова, Осипова Ивана. Уже и Семенов вырулил. Выждем немного — вперед же самолет Жукова надо пропустить. Так. Все. Наша очередь. По знаку Ивана — руки вверх, ладони — в стороны, — Вася Рухлов, не доверяя никому, всегда только сам, убирает стояночные колодки из-под колес шасси. Самолет начинает плавное движение со стоянки, а затем, после крутого разворота на 90° влево — по рулежной дорожке. К старту подруливаем вплотную за самолетом ведущего звена Жукова.

Наблюдаем за взлетающими самолетами: красиво взлетают! Вот и Жуков пошел на взлет. Небольшими поворотами Иван ставит нашу «пятерку» на взлетный курс сектора газа и штурвал — полностью вперед. Самолет, содрогаясь от сотрясающего грохота двигателей, удерживается только на тормозах. В момент отрыва от земли самолета Жукова Иван, мягко отпуская тормоза, заставляет «пятерку», стремительно увеличивая скорость, взлететь.

Действия Ивана направлены на одно: быстрее занять свое место в звене. Мое дело — следить за впереди идущими самолетами, включить механизм времени полета часов АЧХО и вовремя, после набора самолетом пятнадцати-двадцати метров высоты, убрать шасси.

Все мы делаем как положено. Все у нас получается. К первому развороту мы уже «впритирку» идем справа от самолета Жукова. Ко второму — наше левое звено встало на свое место в девятке Бабурова. Сбор эскадрильи закончен.

Вторая эскадрилья к четвертому развороту также собралась и встала в кильватер нашей: полковая группа в боевой порядок собрана.

Идем по маршруту. Хорошо идем. Высота — 5000 метров. Скорость — 400 километров в час. По прибору. Истинная скорость — почти на сотню километров больше. Пролетаемая местность — знакома, неоднократно в этом направлении летать приходилось, наносить бомбовые удары по Кенигсбергу, Хайлигенбайлю и другим объектам противника, расположенным в полосе действий нашей воздушной армии.

Внимательно осматриваем воздушное пространство — мы же в небе войны, а в нем нет ни линии фронта, ни своей или чужой территории, враг может появиться в любом месте, в любое время.

По ходу полета провожу навигационные измерения, определяю параметры ветра на высоте полета, уточняю данные на бомбометание: боевой магнитный курс — БМК, боевой угол разворота прицела — БУРП, угол прицеливания. Последний устанавливаю на прицеле. Одновременно в его механизм ввожу значения скорости и направления ветра. Если мои расчеты верны, то выработанный автоматикой прицела угол прицеливания на боевом курсе будет равен расчетному. Это — для контроля. Проверим. Так. Для бомбометания все подготовлено. Прошло пятьдесят минут полета… Впереди справа просматривается голубая гладь Балтийского моря. И на его фоне — громадный серочерный столб дыма. Это — Кенигсберг. А дым — это след штурма города-крепости нашими войсками. И пехотой. И артиллерией. И более всего — авиацией: ни один, самого крупного калибра, артиллерийский снаряд не создавал столько разрушений, огня и дыма, сколько полутонные и тонные бомбы, которыми уже несколько десятков дней и ночей бомбардируют мощнейшие фортификационные сооружения в системе обороны этого города наши самолеты, в том числе и самолеты Ту-2. Страшная картина разрушения, даже когда ее видишь с высоты нескольких километров. А на земле?! Пролетели еще пятнадцать

минут. Кенигсберг — точно в правом створе, на одной линии с ведомыми самолетами правого звена. Внимательно следим за маневрами звена Бабурова и, не менее внимательно, за воздухом. Истребителей противника не видно. Порядок. Выполняем маневр бабуровского звена — заход всей группы на начало боевого пути — НБП. Впереди, чуть справа, просматривается цель — Розенберг, он расположен полукольцом по берегу небольшой бухты залива Фришес-Гафф. Над Розенбергом, несколько ниже нас, — гроздья разрывов вражеских зенитных снарядов, через которые девятка за девяткой проходят и наносят бомбовые удары следующие от НБП самолеты других полков. И к НБП с нескольких направлений подходят колонна за колонной девятки бомбардировщиков. Очевидно, бомбардировочный удар по окруженной немецко-фашистской группировке наносит не только одна наша воздушная армия.

НБП — характерный ориентир, один для всех. И его требуется проходить точно, секунда в секунду. Что мы и делаем — штурманом-то у Бабурова Миха Янин! И в тот же момент, почти одновременно, как по команде, из выхлопных патрубков двигателей самолетов вырываются кольца черного дыма. Это, вслед за Бабуровым, на всю «железку», в режим форсажа перевели двигатели летчики всех самолетов полка. Скорость — максимальная.

Как и договорились, я слежу за правой полусферой строя девятки, в основном за самолетом Бабурова, Иван — за самолетом Жукова. Мы — на боевом пути, самом важном и ответственном участке боевого полета.

Наши мозг и память, слух и зрение, наши чувства боевого товарищества и взаимовыручки, долга и ненависти к врагу, принесшему так много горя всем нам; чувства мужества и, что скрывать, затаенного страха, все наше внимание, наши действия направлены единственно на одно: поразить цель — центр порта, который хорошо виден точно по курсу.

Пусть рвутся залпы зенитных снарядов противника. Пусть атакуют нас «мессеры» и «фоккеры», сотрясает самолет лихорадочная дрожь оборонительных очередей крупнокалиберных пулеметов наших стрелков. Пусть даже самолет будет подбит. Все равно мы должны поразить цель.

На боевом пути, да еще в составе группы самолетов, мы не имеем права изменять режим полета, особенно — курс, пока не сброшены бомбы и не зафотографированы результаты бомбового удара. Он, боевой путь, короток по времени — три-четыре минуты, но тем, кто находится на этом пути, каждая минута кажется часами…

…Мы — на боевом пути, вдруг слышу голос Ивана: «Люки!», вижу, как распахиваются створки бомболюков у самолетов бабуровского звена — все это делается одновременно, мгновенно — я ставлю тумблер управления бомболюками в положение «открыто», рукоятку механизма «взрыв-невзрыв» в положение «взрыв». Наша «пятерка» вздрогнула, как автомашина, колеса которой на полном ходу наскочили на незамеченную шофером неровность дороги. Это — следствие аэродинамического удара, вызванного добавочным лобовым сопротивлением самолета воздушному потоку, возникшим при раскрытии бомболюков. Скорость-то около шестисот километров в час!.. Взглянув направо, я с удивлением замечаю, что правая ведомая машина звена Бабурова — игонинская «одиннадцатая», непонятно почему, начинает отставать от общего строя первого звена и как бы двигаться в обратном направлении по отношению к остальным самолетам девятки, пристраиваясь в левый пеленг к самолету Семенова — четвертым самолетом в правом ведомом звене. Ба! Да это Иван Дубских вместо открытия бомболюков выпустил шасси! Тумблеры управления шасси и бомболюками расположены рядом — вот Иван в волнении их и перепутал. Пока он исправлял свою ошибку, прошли какие-то доли секунды, а «одиннадцатая» метров на сто отстала от своего звена и очутилась на одной линии с ведомыми самолетов ведомых звеньев. Вот что значит возросший скачок — за счет выпуска шасси — лобового сопротивления самолета! «Одиннадцатая» на свое место уже встать не сможет — исчерпан запас скорости.

Пристально смотрю в прицел. Цель «идет» нормально — строго по курсовой черте его оптики. И угол прицеливания его автоматика отработала тот же, что и расчетный; значит, мои предварительные расчеты выполнены правильно. За несколько мгновений до сбрасывания — все внимание самолету Бабурова.

И вот, опять одновременно, слышу голос Ивана: «Бомбы!», вижу, как пошли вниз бомбы, сброшенные Михой Яниным с самолета ведущего девятки и нажимаю кнопку сброса бомб. Что бомбы сброшены — ощущается сразу: самолет резко подбрасывается вверх. Как-никак, а его вес уменьшился почти на двадцать процентов, равновесие между силой тяжести и подъемной силой самолета, существующее в горизонтальном полете, тоже резко изменилось в пользу подъемной силы, вот она-то и подбросила нашу «пятерку» вверх. Ощущение привычное.

…Да-а, на боевом пути нервное и физическое напряжение экипажа достигает высочайшего накала. Тут все решают мгновения. И — целеустремленные, осмысленные, предельно четкие действия каждого его члена.

Но почему-то странные и ненужные вроде мысли — как будто ты сам себя наблюдаешь со стороны — посещают тебя в эти мгновения. Ну, зачем, скажем, мне думать об аэродинамических ударах или неравновесии силы тяжести и подъемной силы, когда надо было думать только о том, как лучше выполнить боевое задание? Зачем было думать об ошибке Ивана Дубских, выискивать ее причину, когда требовалось только прицеливаться и сбрасывать бомбы?

А вот сейчас, когда после сброса бомб, развернув прицел на 180° и убедившись, что ни одна бомба не зависла, все они сброшены на «взрыв», а затем, переместив индекс углов визирования прицела на величину угла отставания бомб и держа большой палец правой руки на кнопке пуска аэрофотоаппарата я, уткнувшись в оптику прицела и с понятным нетерпением ожидая взрыва бомб, почему-то подумал: «Наверно, моя Машенька, — дружил я тогда с симпатичной девушкой-связисткой из подразделения связи дивизии, будущей спутницей всей моей жизни, — сидит у радиостанции и тоже с понятным нетерпением ожидает кодового радиосигнала флагманского радиста нашей группы о выполнении задания…»

Наконец-то — мощные взрывы наших бомб. Точно по цели. Выполняю фотоконтроль, закрываю бомболюки — теперь можно и противозенитный маневр выполнять. Но… В это время наша «пятерка» вздрагивает, как от сильного удара. Небо вокруг нас внезапно наполнилось зловещими клубами серо-грязного дыма, которые росли, вздувались, лопались ослепительными вспышками впереди и справа — эскадрилья попала в облако разрывов зенитного залпа противника, потом в нашей девятке что-то произошло. Что — я сначала не понял. В памяти запечатлелось: сплошная завеса дыма, а сквозь нее — яркая вспышка и клубящийся дымный султан, вознесшийся посредине и чуть сзади самолетов Бабурова и Первушина, беспорядочно метнувшиеся вправо самолеты звена Зинакова, оставшийся в одиночестве самолет Игонина…

И опять в этот момент в голове возникло совершенно вроде бы и не к месту, и не ко времени чересчур рассудительное сравнение: а ведь наша эскадрилья, если смотреть снизу, в плане — равносторонний треугольник, в углах которого расположены самолеты ведущих — Бабурова, Зинакова, Жукова. Разрывы обрушившегося на эскадрилью зенитного залпа пришлись по вершине этого треугольника и левее самолета Бабурова. Поэтому осколки зенитных снарядов могли только задеть наше звено, а вот игонинская «одиннадцатая» оказаться вне поражения смогла лишь по «счастливой» ошибке Ивана Дубских, она же сзади

оказалась…

Спустя мгновение — и в самом деле получается, что весь боевой путь из мгновений складывается — мы «выскочили» из дымного облака и… перед нами предстала удручающая картина: впереди и справа прямо на наших глазах разваливался, как карточный домик в замедленной киносъемке, бабуровский самолет. Сначала как-то исподволь, как бы короткими рывками, отвалилась левая плоскость. Самолет стал медленно, а затем все быстрее и быстрее вращаться по неимоверно-чудовищной спирали, распадаясь на все более и более мелкие части… Из самолета Первушина, к которому, после того как обрушились вниз обломки самолета Бабурова, устремилась игонинская «одиннадцатая», вдруг вырвался длинный язык пламени, стало видно, как один за другим отделяются от объятого огнем самолета маленькие, на фоне огромного голубого неба, фигурки его экипажа — раз… два… три… Четвертая фигурка буквально вырвалась из пылающего, перешедшего в крутое пике уже и не самолета, а огненного факела, оставляющего за собой длинный хвост огня и черного дыма… Резко под нас ушла игонинская «одиннадцатая»…

И над падающими вниз обломками самолета Бабурова белыми одуванчиками раскрывались купола парашютов тех наших боевых товарищей, которым удалось выброситься из кабин своего разрушающегося самолета. Купол одного из них, попав в огненный след падающего со все возрастающей скоростью первушинского самолета, ярко — как тополиный пух от зажженной спички — вспыхнул, и кто- то, не то из бабуровского, не то из первушинского самолета, камнем устремился к земле, навстречу своей скорой и уже неизбежной смерти, неумолимо приближающейся к нему, вместе с надвигающейся на него все ближе и ближе земной поверхностью.

Мы просто-таки замерли от неожиданности: вот ведь, секунды назад, все они были живы, здоровы, а сейчас… Особенно мучительно переживалась обреченность того, со сгоревшим парашютом… Нам много раз приходилось смотреть смерти в глаза и видеть, как безжалостно она уносила наших боевых товарищей: война есть война, без жертв она бывает только в ура-патриотических рассказиках да отретушированных кинофильмах. И каждый раз для нас, оставшихся в живых, их смерть отзывалась острой, как укол иглы, болью в наших сердцах, горечью утрат, большим несчастьем. Но сейчас мы видели еще живого, но уже обреченного — и все понимающего — именно этого нашего боевого друга-товарища. Видеть такую картину было непереносимо тяжело…

Когда мы пришли в себя — все только что происшедшее промелькнуло перед глазами в один чудовищный, невообразимый и непоправимый миг — очнулись и огляделись, до нас «дошло», мы поняли, осознали, что в этом огромном безоблачном небе над серыми вблизи, а не голубыми, как казалось издали, водами Балтики и территорией противника, наш самолет оказался единственным — всех остальных разметал тот злополучный взрыв снарядов зенитного залпа…

Мы снижались как очумелые, взяв курс на свою территорию не только для того, чтобы сбить с толку зенитки противника — им, очевидно, было не до нас, но, вернее сказать, из-за желания побыстрее покинуть это гибельное, как нам казалось, для нашей эскадрильи место.

Вдруг — мы-то полагали, что все неприятности остались позади, — нас встревожил раздавшийся в шлемофонах взбудораженный крик Тихонова:

— Бензин! Бензин!

Мы с Иваном смотрим: на приборной доске — полный порядок. Давление масла — в норме. Топливомер показывает, что бензина еще много. И приборные стрелки других индикаторов показывают то, что они должны показывать.

А в наушниках опять режет слух крик Леши Тихонова:

— Бензин! Из правой плоскости! Бензин!

Оказалось, что удар, полученный нашей «пятеркой» после сброса бомб, был вызван не только ударной волной взрыва залпа зенитных снарядов; один из этих снарядов ударил в правую плоскость, пробил ее, но, к нашему счастью, разорвался выше. В сутолоке происходящего в то время мы этого не заметили. А вот сейчас, посмотрев повнимательнее вправо, я «узрел» с внешней стороны двигателя рваную пробоину, из которой сильной струей выбивался бензин, сразу же превращаясь в почти невидимую прозрачную пелену, стелившуюся позади плоскости, как шлейфом, покрывавшую хвостовую часть самолета и кабину стрелка-радиста и стрелка.

Я — Ивану:

— Разворачивай потихоньку влево, выключай правый двигатель, можем сгореть…

Иван, с трудом осознавая сложившуюся ситуацию — по приборам-то все в порядке, а правую плоскость за двигателем ему совсем не видно: сидит-то он впереди и бронеспинка мешает — вводит самолет в малый левый крен и, одновременно, плавно отводя сектор газа на себя, выключает правый двигатель. Говорит озабоченно:

— Пошли на вынужденную, давай курс на запасной…

Лучший вариант-запасной аэродром Лабиау. Рассчитываю и даю Ивану курс на него. Вернее, — слов, кажется, недостаточно — показываю значение курса острием штурманского карандаша на индикаторе компаса. Иван молча кивает головой: понятно. Смотрю вправо: лопасти винта двигателя по инерции еще продолжают вращаться, бензиновая пелена несколько уменьшилась в размерах — наверное, бензин в баках правой плоскости кончается, да и боковым потоком воздуха ее относит от хвоста самолета вправо, мы же в левом развороте…

Зуммером вызываю заднюю кабину:

— Как там у вас?

— Вроде лучше, перестало заливать, — уже спокойно отвечает Леша, — куда идем?

— На вынужденную, в Лабиау…

На одном левом двигателе… Все-таки еще раз хочется сказать: хорошую машину сделал Туполев. Выполняя плавные развороты влево, в сторону «здорового» двигателя, мы доводим «пятерку» до запасного аэродрома. Заходим на посадку. Сначала выходим в горизонтальном, с небольшим левым креном, полете на посадочный курс. Затем, теряя скорость и высоту, выпускаем щитки и шасси, постепенно убирая крен и обороты единственного двигателя, приземляемся у «Т» на почти высохшее летное поле аэродрома Лабиау.

Мы усталые, вспотевшие — сказывалось напряжение последних минут полета — медленно вылезли из кабины на правую плоскость. Постояли, ошеломленные окружившей нас тишиной и спокойствием, по-весеннему теплым воздухом, ярким солнцем. Война здесь давала о себе знать лишь приглушенными расстоянием отзвуками далекой артиллерийской канонады, доносившейся со стороны Кенигсберга, редкими колоннами бомбардировщиков в небесной выси, да стайками штурмовиков Ил-2, в сопровождении «Яковлевых» и «Лавочкиных», бреющим полетом проносившихся над нашими головами. Ну и несколькими боевыми самолетами, совершившими, как и наша «пятерка», вынужденную посадку, напоминала о себе война.

Но после «воздействия» на наши уши в течение более чем двухчасового полета оглушительного рева мощных двигателей «пятерки» все звуки, которые улавливал наш притупившийся слух, казались нам райской музыкой.

По плоскости мы, как с горки, соскользнули на землю, где, внимательно оглядывая нас — все ли в порядке, уже находились взволнованные пережитым «хозяева» второй кабины. Все вместе, «кучей», подошли мы к правому двигателю. Поглядели, пощупали

пробоину. Молча. Каждый из четверых. И тут, наконец, мы смогли позволить себе обдумать, взвесить то, что только что было, и даже удивиться: как это нам удалось выбраться невредимыми из той злополучной воздушной кутерьмы, которая творилась над Розенбергом.

Вот когда нам в самом деле стало страшно. У меня, например, шумело в голове, неестественно вздрагивали руки, в ногах была непонятная, противная слабость. Не лучшим образом выглядели и Иван, и Леша, и Паша Еропов. Наверное, это объяснимо. Ведь за неполные полчаса столько увидеть, столько пережить, каким-то необъяснимым чудом избежать собственной гибели: зловещая рваная пробоина, диаметром двенадцать — пятнадцать сантиметров находилась на расстоянии пяти-шести сантиметров от внешнего выхлопного патрубка двигателя; разорвись снаряд при попадании в самолет, его бы вместе с нами разнесло на мелкие кусочки; не выключи мы своевременно двигатель — бензин мог бы попасть на раскаленный патрубок и нашу «пятерку» ждала бы участь первушинского самолета, а нас — участь его экипажа.

Из такого «шокового» состояния нас вывело появление на посадочном курсе Ту-2 нашего полка. Нашего потому, что красных коков двигателей, килей, красно-белой молнии по фюзеляжу и крупно выведенного слова «МОСКВА» — таких заметных отличительных признаков не было, кроме как у самолетов нашего полка, ни у каких других.

В ходе приземления самолета мы разобрали его номер. Это была «семерка» Коли Зинакова. Что-то неладное или с самолетом, или с экипажем произошло, раз Коля на запасной аэродром приземляется. Просто так на вынужденную посадку никто не идет.

«Семерка» подрулила к нам, ее экипаж увидел «своих» — нас, значит. Коля выключил двигатели. Весь его, вылезший из своих кабин, экипаж, проявил живой интерес к тому, что стряслось с нами — очевидно, слишком «подозрительно» мы выглядели. Подошли к «пятерке». Каждый, как и только что мы, внимательно осмотрел пробоину. Иван Пермяков, Колин штурман, и на просвет посмотрел: видно ли снизу через пробоину небо? Оказалось — видно. Мнение всех высказал Зинаков:

— Повезло вам, хлопцы, здорово повезло, — посмотрел на нашего Ивана. — Под счастливой ты, Иван, звездой родился. По всем законам физики должны вы были сгореть. А у нас, — он махнул рукой в сторону «семерки», — что-то давление масла ниже нормы опустилось на правом двигателе. Вот остынет немного — надо будет проверить.

…Оказалось, ко всеобщему удовлетворению, что правый двигатель зинаковского самолета вполне исправен, просто был немного перегрет, в чем убедился сам Коля, проверив вместе с Иваном Луценко его работу на всех режимах.

Как быть дальше? Решили, обменявшись взаимными соображениями: мы — я и Иван — летим на зинаковской «семерке» домой, в Шяуляй, чтобы детально доложить начальству о том, что произошло с нами и с нашим самолетом, что нужно, чтобы быстрей ввести его в строй. Леша Тихонов и Паша Еропов остаются «хозяевами» не только задней кабины, но и всего самолета, благо, что теплое общежитие и столовая при аэродромной комендатуре имеются…

Домой…

И вот, мы летим. Иван — пассажиром в передней кабине, вместе с летчиком и штурманом. Я — в таком же качестве во второй кабине, в обществе стрелка-радиста и стрелка зинаковского экипажа.

Для меня это был первый полет в роли пассажира за всю мою сравнительно недолгую летную жизнь. Как-то даже не по себе. Не надо ни навигационные измерения и расчеты производить, ни ориентировку вести, ни беспокоиться о том, почему это радиополукомпас плохо работает, ни думать о режиме полета.

С интересом рассматриваю пролетаемую местность. Не с точки зрения штурмана — определить местонахождение своего самолета, выяснить, не отклонился ли он от линии заданного пути, рассчитать время прибытия в определенный пункт маршрута и так далее. А просто так, из чистого любопытства понаблюдать, что же на этой местности, кроме линейных и площадных ориентиров, имеется. Тем более что высота полета порядка шестисот метров, позволяет все хорошо просматривать.

Ага, вот Тильзит. Раскинулся по обоим берегам Немана. Постой, постой, ведь место-то это историческое! Здесь перед Отечественной войной 1812 года, почти сто сорок лет назад, в середине июня 1807 года, на обставленном по-царски плоту — чтобы величественно было и никто бы не подслушивал, император российский Александр I и французский император Наполеон вели переговоры о мире.

Сумел тогда Наполеон Александра обмануть: и передышку своим войскам обеспечить, и вероломно, как впоследствии и Гитлер, без объявления войны и тоже в июне нарушить границы России во многих местах одновременно, в том числе и через этот водный рубеж у Тильзита — реку Неман. Но, как и та война закончилась разгромом наполеоновских полчищ и приходом российских войск в Париж, так и эта — Великая Отечественная — неминуемо закончится разгромом гитлеровского вермахта и наша Красная Армия непременно будет в Берлине и, по всему видно, в ближайшем будущем. Дожить бы до этих дней… А все-таки получается, что история-то повторяется!..

Не очень-то этот много повидавший город разрушен.

…А земля-то, бедная, как искалечена! Окопы и следы, награждений, похожие на полузажившие рубцы раненого человеческого тела повсюду. Сгоревшие фольварки-хутора — деревень и сел в этих местах, как и по всей Прибалтике, нет. Вдоль дорог — разбитые автомашины, танки, разная военная

техника.

А вот — шоссе и невдалеке, правее, — железная дорога. Их ниточки-пути и через Шяуляй тянутся. Хорошо по таким ориентирам детальную ориентировку вести и корректировать курс полета.

Фу-ты, опять на штурманскую точку зрения стал… А вон, справа впереди, поблескивает озеро, Шяуляйское озеро, сверху похожее на большую голубую грушу. Значит, там и аэродром наш.

…Коля Зинаков делает круг над аэродромом, а я — самолет-то в крене — разглядываю стоянку своей эскадрильи. Ого! Только четыре самолета, от которых, под лучами низкого вечернего солнца отбрасывались причудливые длинные серые тени, стоят на своих местах. Остальные, как и наша «пятерка», с задания не вернулись… Где же стоянка «пятерки», наша стоянка? Ага, вот она. На ящике с самолетными чехлами и немудреным наземным самолетным имуществом сидит наш Вася Рухлов. Видно, что заметили с земли зинаковский самолет. Видно также, как взоры всех, находящихся на стоянках, обращены на него: чей? Сейчас распознали, наверное, чей. Потому что Вася Рухлов, вскочивший было на ноги и напряженно, из-под приставленной над глазами ладони, наблюдавший за заходящим на посадку самолетом, вдруг обреченно махнул рукой — не моя «пятерка», — заплетающейся походкой возвращается на свой ящик…

«Семерка» плавно приземляется у «Т» — Коля Зинаков, он тоже летчик не из последних, а опыта, и летного, и боевого, у него порядочно, побольше, чем у нас с Иваном. Вот он и рулит с явным удовольствием, лихо разворачивает послушную ему машину на поворотах рулежной дорожки, с шиком заруливает на свою стоянку и, к радости техника самолета и многих других, абсолютно точно устанавливает ее на обозначенное белыми метками место. К радости от того, что его командир уж больно красиво рулил и аккуратненько, тютелька в тютельку на положенное место установил самолет. Но главное, от того, что и самолет цел, и его экипаж, по всей видимости, в полном здравии.

Вокруг «семерки» собрался почти весь технический состав эскадрильи — летному составу был объявлен «отбой». Ведь вернулся считавшийся пропавшим самолет, более двух часов о нем ничего не было известно!

Один наземный экипаж «пятерки» во главе с Васей Рухловым остался на своей, расположенной рядом, стоянке. Не могли они, видимо, примириться с мыслью о гибели их самолета, их экипажа — другие-то, и когда их уже не ждут, возвращаются…

Для всех было полной неожиданностью увидеть в открывшихся кабинах «семерки» не только экипаж Зинакова, но и нас. Просто как в заключительной сцене гоголевского «Ревизора» картина получилась? Все замерли в недоуменных позах: откуда они, эти, с «пятерки», взялись? Не менее окружающих и мы были удивлены их удивлением.

Последующие минуты почему-то запомнились с невероятными подробностями. Как сейчас, явственно видятся бежавшие к «семерке» наши «наземники», впереди которых, высоко поднимая ноги в огромных сапогах, разбрасывая во все стороны брызги из полузамерзших лужиц, мчался Вася Рухлов. Как они, бесцеремонно расталкивая окружающих, вытащили нас из кабин — это же их «личные» боевые друзья-товарищи! — и, выплескивая свои чувства радости, чувства сбывшегося томительного ожидания, долго-долго тискали нас в своих объятьях, хлопали по плечам, жали руки, толкали в бока, восклицая: «Вот это — да!», «Ну и ну!», «Как это вы сумели?!», «Молодцы!..» Вот только не целовали — тогда между нами это считалось не мужским занятием.

А мы, ошеломленные таким «натиском», будучи не в состоянии членораздельно ответить на град сыпавшихся на нас вопросов, восклицаний и междометий, только успевали крутить головами и глупо улыбались.

Спустя несколько минут мы, окруженные галдящей, жестикулирующей и улыбающейся, небольшой, но активной толпой, прямо по мартовской хляби двинулись в штаб полка.

Технический состав других эскадрилий — в полку все были в курсе событий боевого вылета — с удивлением провожал глазами странную процессию. Как же те, которых все считали погибшими, вернулись, как с того света, на самолете Зинакова? Что они — в воздухе пересаживались, что ли?

При подходе к штабу несколько человек из нашего «окружения» забежали вперед, нарочито торжественно, как для важных персон, открыли входную дверь, затем, пропустив нас вперед, без стука, так же торжественно — дверь в кабинет командира полка и, после того, как мы предстали перед удивленными Дороховым, Саловым, Ереминым и Калиниченко, бережно и тихо ее прикрыли…

И опять домой…

На другое утро, еще до рассвета, на лендлизовском американском «студебеккере», мы — Иван, я, Вася Рухлов — в крытом кузове (в кабину сесть никто не изъявил желания, всем хотелось побыть вместе, пообщаться на «свободные» темы хотя бы в дороге) — захватив с собой бензиновый бак, двигались в направлении к Лабиау, к нашей «пятерке».

И опять, как и накануне, мы видели следы недавних боев во всей их неприглядности и жестокости, но не с высоты птичьего полета, а вот так, непосредственно, вблизи. Наглядевшись на разбитую военную технику — искореженные остовы автомашин, танков и артиллерийских орудий, обломки самолетов, на разрушенные здания и мосты, на выжженные поля и леса, на развалившиеся здания в редких селениях, на вздувшиеся трупы домашних животных и видневшиеся под неглубокой пеленой остатков снега подозрительные, похожие на неубранные человеческие трупы бугорки, наш Иван грустно проговорил:

— Нет, ребята, все-таки воевать в воздухе приятнее: погибнуть шансов, конечно, больше, врагу ты виден и с земли, и в воздухе — в окоп или иное укрытие там не спрячешься — но, по крайней мере, не приходится, как в пехоте, такие страшные картины видеть…

Чуть ли не с криками «Ура!» встретили нас у «пятерки» Леша Тихонов и Паша Еропов. Говорят: соскучились, хотя со времени нашей разлуки и суток не прошло.

…Все мы, под руководством Васи Рухлова — в том числе и Иван (командир беспрекословно выполнял все, что требовал Вася) — занялись ремонтом пробитой снарядом плоскости. Хотелось «пятерку» побыстрее в боевое состояние привести. И привели. Привели за один день. А потом целых два дня не могли улететь — летное поле аэродрома раскисло от кратковременных весенних дождей. И даже лучи нечастого в прибалтийском небе солнца, сиявшего ярко-ярко, как бы радуясь небывало ранней и теплой в этих местах весне, не успевали подсушивать взлетную полосу до состояния, позволяющего руление и взлет нашего самолета.

В такие светлые солнечные часы думалось: а может быть, небывало светлой, теплой и радостной стала весна этого года потому, что она — Весна Победы?

Но и теплые весенние дни нас не радовали. С грустью следили мы за Ту-2 нашего и других полков, стройными девятками идущими мимо запасного аэродрома, прямо над нами.

Тайно завидовали нашим однополчанам, находящимся сейчас в воздухе, в своих самолетах. Обидно было, что нет среди них ни нашей вполне исправной «пятерки», ни нас. Они — там, им хорошо — делают свое нужное, хотя и опасное дело. А мы — вот, хоть пропадай пропадом из-за того, что взлетная полоса как следует не просыхает от коротких, но обильных дождей. Поэтому с большим упорством, не один раз в день «исследовали» мы взлетную полосу: не просохла ли она, не выдержит ли наш самолет, нельзя ли уже взлететь. Поэтому не один раз упрашивали временного коменданта — «хозяина» аэродрома — дать нам разрешение на вылет: воевать же надо! И когда, вероятно, чтобы отвязаться от нас, комендант пообещал подумать, возможно, к концу прояснившегося дня и дать такое разрешение, мы, не дождавшись к вечеру официального «добро» на вылет, взлетели, так сказать, «приказу вопреки», тем более что полетный лист на наш перелет был подписан самим майором Саловым и моральное право на его осуществление мы имели.

Через пятьдесят минут полета наша «пятерка», под одобрительные взгляды присутствующих на аэродроме, зарулила на свое стояночное место.

На другой день — 25 марта — снова боевая работа. И первый вылет — снова на Розенберг.

В последних числах марта в полк вернулся экипаж капитана Первушина, самолет которого сгорел над Розенбергом. Его штурман Миша Кузнецов горестно поведал нам о трагической судьбе своего командира.

…Направив горящий самолет в сторону наших войск, подав команду экипажу покинуть его, и выждав, пока она не будет выполнена, — настоящий командир, каким и был Петр Первушин, всегда покидает подбитый самолет последним — он, из-за возросших перегрузок, был вынужден снова выбираться из самолета способом «срыва», раскрыв парашют еще находясь в кабине. Мгновенно взбухший от встречного потока воздуха парашют буквально выдернул Первушина из кабины, но… к несчастью, правая шайба стабилизатора своего же, пылающего, резко перешедшего в крутое пике самолета, ударила его по голове. Парашют бережно опустил Петра Петровича Первушина на нашу территорию — уже мертвым…

Об экипаже Бабурова никаких известий не было. В полку посчитали всех его членов не вернувшимися с боевого задания, а по сути дела — погибшими. На очередном построении личного состава полка не вернувшихся с того и последующих вылетов почтили минутой молчания… Особенно удручала многих гибель

Первушина и Янина. Именно поэтому совершенно стихийно и, как сейчас принято говорить, спонтанно, среди особо помнящих их возникло желание каким-то образом отметить их последний боевой вылет, постоянно помнить об их беззаветной преданности нашему правому делу, полагать, что они как бы незримо присутствуют среди нас в каждом боевом полете.

Поэтому надпись «За Петра Первушина» красочно изобразил на левом борту передней кабины самолета майора Салова его техник Петр Федотов

Поэтому надпись «За Михаила Янина», под наблюдением всего экипажа, лично вывел на борту передней кабины нашей «пятерки» Иван Луценко. Он, кроме всего прочего, обладал и отменным художественным вкусом, и каллиграфическим почерком.

Возвращение Михи Янина

Я — один в небольшой, на четыре человека, комнате, тоже небольшого двухэтажного уютного особнячка, в котором проживают офицеры нашей эскадрильи. Наша комната — на втором этаже. Для наступившего и длившегося уже три недели непривычного послевоенного времени она неплохо обставлена. Вполне приличная трофейная мебель. Ковры, правда, уже не новые. Даже громадные напольные часы в изящном футляре-коробе, с двумя бронзовыми гирями на бронзовых же цепях и с необычайно, для нашего неискушенного слуха, торжественным, через каждые четверть часа, боем. Все это наследство от бывших хозяев особнячка, имевших непосредственное отношение к геринговской авиации.

На тумбочках — забавные безделушки и цветы. Это — дело девушек нашей эскадрильи, взявших над нами негласное шефство, чему мы не оказываем никакого сопротивления.

В окно видно голубое безоблачное небо — хорошо!

Лучи яркого, еще нежаркого утреннего солнца заливают комнату — хорошо!

Вокруг тишина, спокойствие — все мои товарищи по комнате разбрелись по своим делам — день-то нерабочий — тоже хорошо!

…Какой-то странный шум, крики, смех, возгласы, раздающиеся снаружи, привлекли мое внимание. Я подошел к окну поближе, выглянул из него и… не поверил своим глазам!

Около нашего особнячка стоит немецкая санитарная автомашина марки «Даймлер-Бенц» с красно-белыми крестами на бортах и — мне сверху хорошо видно — на крыше кузова. Из ее кузова через заднюю дверцу выбираются девушки и сравнительно молодые люди в гражданской одежде, а у раскрытой кабины автомашины, в кругу наших однополчан — да, да, глаза меня не обманывают — тоже непривычно по-гражданки одетый в запыленную, с масляными пятнами, белую рубашку, в необычно странных плетеных туфлях на ногах… Миха Янин!

Как ему, сбитому на наших глазах 19 марта над Розенбергом, в последнем его боевом полете, удалось сегодня, в воскресенье 27 мая, оказаться в расположении нашего полка в Шнайдемюле? Как ему удалось на немецкой «санитарке» привезти с собой летчиков других полков, тоже, очевидно, считавшихся, как и Миха, погибшими, вместе с угнанными на чужбину советскими девушками, которые, как выяснилось позже, помогли и Михе, и многим другим в свое время бежать из фашистского плена (а

именно они выбирались из кузова «санитарки»)?

На эти и еще многие «как?» сразу однозначно и коротко ответить невозможно. Это — разговор особый, непростой. Это — предмет особого отдельного рассказа.

…Когда страсти, вызванные неожиданным появлением считавшегося погибшим Михи Янина, несколько поутихли, мы — Иван и я, сразу же очутившиеся возле Михи, чуть ли не насильно потянули его, недоумевающего — зачем? — на стоянку самолетов. Подвели к «пятерке». Стянули чехол с передней кабины:

— Смотри!

«За Михаила Янина!» — медленно вслух прочитал Миха надпись на борту самолета. Помолчал. Молчал долго. Молчал, охваченный неизъяснимым чувством добросердечной признательности, которое вызвала в нем эта надпись: его не забыли, о нем помнили, он, и будучи лишенным возможности воевать — воевал! Воевал вот на этом самолете, вместе с его экипажем…

Он медленно повернулся к нам, взволнованным необычайностью происходящего и стоявшим в некотором отдалении от него. На его глазах были слезы. Миха, неунывающий оптимист, веселый и верный товарищ, боевой друг наш, лишенный, казалось, малейшей сентиментальности, или, по крайней мере, никогда не проявлявший ее… не сдержал слез…

Второй день рождения

Почти у каждого фронтовика есть свой второй день рождения.

У Героя Советского Союза Маресьева это, пожалуй, не тот мартовский 1942 года день, когда он, тяжело раненный, сумел посадить свой подбитый «ишачок» — И-16 — за линией фронта и восемнадцать дней и ночей, в невероятно трудных условиях пробирался к своим, а один из июльских дней 1943 года, когда он, с протезами вместо ног, вновь, на новом самолете Ла-5, вступил в бой с воздушным противником в небе Курской дуги.

У майора Салова, который, по твердому убеждению большинства наших однополчан, только по недоразумению не удостоен звания Героя, — человек ведь совершил 432 боевых вылета, водил в бой полковые девятки на Кенигсберг и Берлин, — вторым днем рождения был серый сентябрьский 1941 года день, когда техник его самолета, после боевого вылета, извлек из бензобака саловского Р-5 неразорвавшийся вражеский снаряд скорострельной зенитной пушки «эрликон». Взорвись он — тот боевой вылет для Салова мог бы быть последним. Это «вещественное доказательство» своего военного счастья Салов хранит до сих пор.

У дороховского воздушного стрелка-радиста, который, как правило, летал и с Саловым, Климаса Геннадия, вторым днем рождения было 21 декабря 1944 года. Тогда, пытаясь насильно вытолкнуть из кабины разваливающегося и стремительно падающего вниз самолета своего растерявшегося и бессмысленно упирающегося воздушного стрелка Назимова, он смог покинуть самолет лишь на высоте примерно около семисот метров, при этом купол его парашюта разорвало. Только чудо могло помочь ему благополучно приземлиться. И чудо произошло. Даже два чуда.

…При раскрытии парашюта он вначале почувствовал тугой удар взрывной волны, а спустя мгновенье — грохот взрыва бомб и бензобаков с огромной скоростью врезавшегося в землю своего самолета. Взглянув вверх, он увидел лишь половину купола парашюта — вторую оторвало осколками взрыва. Внизу, в какой-то сотне метров — ширящееся озеро полыхающего бензина, в середине которого из горящих остатков самолета фейерверком вырывались струи разноцветных трасс — это рвались запасы патронов к трем «УТБ» и снарядов к двум пушкам… Климас находился как раз над центром этого озера огня и разноцветных трасс. Взрывная волна как бы несколько приподняла его,

замедлила скорость его снижения — он же спускался только на половине купола парашюта.

Это — первое чудо.

К его счастью, у поверхности земли дул сильный порывистый ветер, который «сумел» отнести половину парашюта вместе с его владельцем метров на пятьдесят в сторону от пылающего озера.

Это — второе чудо.

Не будь этих двух чудес, Гена Климас погиб бы дважды: разбившись, спускаясь только на половине купола парашюта, и сгорев в пылающих остатках своего самолета.

Правда, у земли ему не удалось принять нужное для приземления положение — не хватило времени — и, падая на промерзшую землю, он растянул правую ногу. Но по сравнению с тем, что могло бы случиться, такая травма — сущий пустяк.

Для экипажа Коли Зинакова, на самолете которого тогда, 19 марта, мы перелетели из Лабиау в Шяуляй, вторым днем рождения было 7 апреля 1945 года, когда, во время боевого вылета на бомбардировку Кенигсберга, он сумел свою подбитую и охваченную огнем «семерку» посадить на «пузо» на нашей территории вблизи линии фронта. Только-только вместе со штурманом Иваном Пермяковым успели они вытащить из перекошенной и искореженной при ударе о землю второй кабины своих тяжело раненных боевых товарищей, как самолет взорвался.

Посади Коля свою «семерку» чуть позже, опоздай он вместе со штурманом с вызволением своих боевых друзей из пылающего самолета на несколько секунд — едва ли кто- нибудь из зинаковского экипажа был бы жив.

Многих из того боевого вылета на Розенберг ныне уже нет. Одни — тогда погибли; их имена занесены на Стелу Славы нашего 6-го бомбардировочного авиационного Берлинского ордена Кутузова полка, сооруженную на месте бывшего нашего аэродрома на окраине города Шяуляя. Другие — ушли из жизни уже после войны — лет-то сколько прошло после ее окончания! О третьих — по разным причинам ничего не известно. Но все они — и первые, и вторые, и третьи — навсегда в памяти наших, еще пока что здравствующих, однополчан…

Под 19 марта каждого года мы, оставшиеся чудом от того вылета живыми и нашедшие друг друга более чем через тридцать лет — Михаил Дмитриевич Янин, Иван Павлович Луценко и я, — поздравляем друг друга со вторым днем рождения.

«МОСКВА» НАД БЕРЛИНОМ

Среди Мазурских озер

Наш полк «работает» с аэродрома Грислинен, имеющего превосходную взлетно-посадочную полосу, множество рулежных дорожек, хорошо оборудованные места стоянок самолетов. Подумать только: мы — в самой гитлеровской Германии, а точнее, на территории ее восточного форпоста, служившего плацдармом для агрессии против нашей страны — в Восточной Пруссии!

С этого аэродрома взлетали фашистские стервятники в горькое для нас раннее утро 22 июня 1941 года, чтобы обрушить смертоносный груз на еще не проснувшиеся наши мирные города и села, положив начало неисчислимым бедствиям нашего многострадального народа. И в последующие дни, месяцы и годы с этого аэродрома велись боевые действия вражеской авиации вплоть до начала 1945 года, когда части 2-го Белорусского фронта вынудили немецкофашистские войска спешно покинуть южные районы Восточной Пруссии, в том числе и места, окружающие аэродром Грислинен, не успев — настолько стремительным было наше наступление — хотя бы частично повредить и сам аэродром, и близлежащие поселки, хутора, фольварки.

Неплохо располагалась здесь элита гитлеровского вермахта — прославленные в небе многих стран Европы асы и технический персонал люфтваффе. Аэродром, удобно расположившийся в кружеве Мазурских озер, утопает в необычном для нас прилизанном и ухоженном хвойном лесу. Стройные сосны наполняют живительным ароматом и без того чудесный весенний воздух. На опушке леса ряд основательных — создается впечатление, что у немцев все основательно, по-хозяйски — типично готической архитектуры больших и малых зданий, со множеством лоджий, балконов и балкончиков, с изящными башенками, оканчивающимися ажурными шпилями-флюгерами на крутых островерхих черепичных крышах, с оригинальными окнами, окошками и оконцами самой разнообразной формы: прямоугольные и квадратные, круглые и овальные, ромбовидные и треугольные. Некоторые из окон, особенно на верхних этажах, под самой крышей зданий, заставленные искусно подобранным цветным витражом, поражали наши неискушенные взоры игрой всех цветов радуги в лучах утреннего и вечернего солнца, изредка проглядывающего сквозь редкие разрывы затянутого облачностью неба.

Симметричное расположение окон и, как правило,

уменьшение их числа и размеров по высоте снизу вверх, башенки на островерхих крышах — все это создавало иллюзию вертикальной перспективы зданий, делало их будто бы стройнее и выше.

Мы всем полком разместились в одном из таких зданий — громадном трехэтажном особняке санаторного типа.

К высоким резным дверям особняка вела широкая парадная лестница. Она — лестница — как бы продолжалась и внутри здания, ведя от просторного светлого вестибюля на площадки второго и третьего этажей. А иллюзия вертикальной перспективы сохранялась и внутри здания, поскольку высота помещений тоже уменьшалась снизу вверх.

На первом, самом престижном этаже, с лепными, высотой пять-шесть метров, потолками, располагались штабы полка и эскадрилий, а также соответствующие начальники. Тут же размещались полковой класс подготовки к полетам и комфортабельная столовая.

Второй этаж, комнаты, окна и наружные двери которых выходили на лоджию — галерею, окаймляющую этаж по всему периметру здания, «оккупировали» офицеры эскадрилий.

Третий этаж был отведен под жилье рядового и сержантского состава всего полка.

Получилось, что в размещении личного состава образовалась своего рода «субординационная» перспектива снизу вверх; начальство — ниже, подчиненные — выше.

Обитатели второго этажа поселились в небольших, на три-четыре человека каждая, комнатах, обставленных вполне приличной мебелью, картинами и коврами на стенах, а лоджия-галерея, прилегающая к комнатам — набором шезлонгов, плетеных кресел-качалок, шахматных и журнальных столиков, предназначенных, очевидно, для отдыха и принятия воздушных или солнечных ванн жильцами комнат: ранее — любимцами Геринга, сейчас — нами.

В нашей комнате, кроме меня и Ивана Луценко, — Саня Климук со своим штурманом — Халымончиком. Очень дружная и порядочная компания образовалась: Саня со своими прибаутками и шутками, мой Иван со своими нерастерянными еще привлекательными привычками чрезмерно удивляться всему новому, молчаливый и часто улыбающийся Коля Халымончик, ну и я, чрезвычайно довольный и тем, что хорошо устроились, и тем, что лучшие друзья вот тут, около тебя.

После вкусного и плотного ужина — шеф-повар летной столовой, улыбающаяся, симпатичная в своем белом халатике и такой же белой шапочке, небольшого роста, голубоглазая,

средних лет женщина, с чисто русским радушием и женской непосредственностью, заявила: «Ребятки, я буду кормить вас от души, «от пуза», а вы уж воюйте как следует и, пожалуйста, возвращайтесь невредимыми с каждого вылета». Это и подтвердилось качеством ужина. А когда вся наша честная компания укладывалась «почивать», Иван по-своему выразил личное впечатление от первого дня пребывания на новом месте:

— Эх, в такой комнате, да в такой кровати, да после такого ужина, да еще Клава моя бы тут была — и спать бы не захотелось, — мечтательно произнес он, уже лежа в постели и, в который раз, с интересом оглядывая окружающую всех нас обстановку.

Почему-то в комнате установилась тишина. У каждого из нас была где-то своя, если не Клава, то Зоя, Маша, Люба…

— Лучше переспать, чем недоесть! — прервал тишину Саня Климук. — Тушите свет, завтра рано вставать.

И, натянув на голову пуховую перину — они у немцев служили и одеялами, Саня где-то такую отхватил, — он притворно громко захрапел.

Свет выключил Коля Халымончик — его кровать была ближе других к выключателю. Но еще долго — может, от слов Ивана? — в темноте ворочались с боку на бок обитатели комнаты.

Пожалуй, в таких комфортных условиях мы еще никогда не размещались. Только вот пользоваться этими благодатными условиями у нас не было времени — столь напряженной была обстановка. Мы либо вели боевую работу и наносили бомбардировочные удары по окруженным нашими войсками группировкам противника в районах Данцига и Кенигсберга, либо «сидели» в готовности к боевому вылету и буквально (ведь Данциг и Кенигсберг — морские порты) «ждали у моря погоды», которая в конце марта — начале апреля, с точки зрения боевого применения авиации, была отвратительной.

В первом случае у нас действительно не было времени — приходилось готовиться к возможному повторному вылету сразу же по возвращении с задания. А во втором — после безрезультатного «сидения» в готовности № 1 — в самолетах, или № 2 — под самолетами и возвращения в свой полковой особняк настроение наше находилось в настолько испорченном состоянии, что все прелести нашего прекрасного «бытия» нас не радовали.

А нашу эскадрилью Иванов в это время считать эскадрильей можно было только условно. Что ж это за эскадрилья, в которой нет ни комэска, ни его заместителя, ни штурмана, ни начальника

связи?

Так что кроме как адъютанту эскадрильи Толе Щербине командовать оставшимися шестью экипажами — Зинакова, Луценко, Осипова, Игонина, Семенова и Климука — было некому. Что он, Щербина, вполне добросовестно и делал, на должном уровне решая и организационные вопросы, и вопросы внутренней службы. А места наших экипажей в боевых порядках пока что двухэскадрильского состава — другие две эскадрильи имели меньшие, чем у нас, потери — в каждом боевом вылете указывала полковая плановая таблица полетов. И заранее нельзя было знать, на каком месте в бой пойдет тот или иной экипаж, с кем ему, экипажу, в случае необходимости придется взаимодействовать огнем и маневром. Только наш экипаж, мы с Иваном могли быть уверены: если полк поведет Садов, то мы будем у него, в его ведущем звене, правыми. Иван ведь — «правая рука» Салова.

Когда не было погоды…

— Если погода будет хорошая, полк поведет майор Садов, если плохая — поведу я! — заключил Дорохов в одну из повторных — боевые полеты откладывались именно из-за плохой погоды — предполетных подготовок после уточнения задания и боевого порядка на вылет.

Но хорошая или хотя бы сравнительно хорошая погода выдавалась не так уж часто, почему в большинстве случаев полк на боевые задания водил действительно майор Салов, а в плохую — кто ж в плохую погоду полковые девятки в бой пошлет?

Ну, вот и пребывали мы в ненастные дни подолгу в состоянии той боевой готовности, которая определялась на предполетной подготовке. И тогда тоскливо посматривали мы на хмурое небо и ругали разными нехорошими словами всю метеорологическую службу, как будто она виновата в нелетной погоде.

Нельзя сказать, что мы совсем уж ничем не занимались, а лишь ждали… Занимались.

Молодых летчиков проверяли в технике пилотирования — в районе аэродрома иногда можно было выполнять отдельные полеты одиночными самолетами. Многие из нас, наблюдая за этими полетами, думали: а ведь можно было бы на боевые задания ходить и одиночными самолетами, и при низкой облачности. И подтверждение этому было: прилет из Шяуляя на малой высоте, под самыми облаками экипажа Володи Зайцева, чей самолет после небольшой, по вине штурмана, аварии, ремонтировался силами самого же экипажа, почему и задержался с перелетом.

А авария произошла так. На рулении после выполнения боевого задания, желая подзарядить гидроаккумулятор, для чего требовалось поставить тумблер управления бомболюками вверх, в положение «закрыто», Володин штурман — Саша Васильев — поставил вверх, — в положение «убраны» рядом расположенный тумблер управления шасси. Заметив ошибку штурмана, Володя моментально было перевел тумблер вниз, в положение «выпущены», но… было поздно: левая нога шасси сложилась, и самолет, накренившись на левую плоскость, прочертил ею по земле замысловатую кривую, повредив консоль.

Самым неприятным для Саши Васильева был укоризненный взгляд техника самолета Васи Букшенко, переводимый то на помятую плоскость, то на него, Сашу Васильева: что ж это ты, как можно так небрежно с гидросистемой обращаться… Вот что прочитал Саша в этом взгляде.

К исходу следующего дня, когда весь полк покинул шяуляйский аэродром, усилиями Букшенко самолет был приведен в соответствующий порядок: повреждение было несложным. Но перелет в Грислинена комендатура аэродрома не разрешала: низкая облачность затянула всю Прибалтику. Не разрешала день. Не разрешала второй. И на третий день не разрешала. И тут терпение экипажа кончилось: как же так, весь полк, наверно, боевую работу ведет с нового аэродрома, а мы здесь «загораем»! Неужели на малой высоте не долетим до Грислинена? И Володя Зайцев принимает рискованное решение: выполнить перелет самовольно.

Рискованное само по себе — полет на малой высоте, под самой кромкой облачности, таит в себе много неожиданных опасностей, чреват возможным столкновением с наземными препятствиями, со всеми вытекающими из этого неприятными последствиями.

Рискованное и потому, что — не дай бог, что-нибудь случись с экипажем или с самолетом — не миновать тогда Володе, как командиру, военного трибунала.

Однако перелет экипаж выполнил благополучно. И этим подтвердил мнение многих: одиночными самолетами и при низкой облачности можно осуществлять боевые полеты. Но — и на это, очевидно, были веские причины, например, возможность поражения осколками своих же бомб, сброшенных на малой высоте, — такие полеты нам не разрешали. До конца войны мы участвовали только в массированных, в составе полка, налетах на вражеские позиции на важнейших направлениях боевых действий наших наземных войск.

Была организована встреча летного состава полка с прикрывающими нас летчиками-истребителями, чьи самолеты — «яки» — располагались на этом же аэродроме и которые так же, как и мы, томились вынужденным ожиданием боевой работы.

Интересная получилась встреча. Часа два длилось наше знакомство. Они, такие же молодые ребята, как и мы, делились с нами впечатлениями о совместных боевых полетах. Произносили одобрительные слова и фразы в наш адрес, вроде таких, как «Красиво в строю ходите», «Быстро собираетесь», «С удовольствием смотрим, как ваши бомбы точно по целям ложатся…», «Молодцы!»

Не сказать, что это нам не нравилось. Нравилось. Тем более что в основном все так и было. Но мы тоже по правилам «хорошего тона» не остались в долгу и «выдали» истребителям несколько теплых фраз — «Вы тоже молодцы, быстро к нам пристраиваетесь», «Когда вы с нами, как-то и на душе у нас

спокойней», «Раз «мессеры» и «фоккеры» последнее время нас не беспокоят, значит, вы хорошо работаете…» Что тоже так и было.

А вообще шел нужный заинтересованный разговор. Обговаривался порядок взаимодействия истребителей и нас в боевом полете, особенно на самом важном его этапе — боевом пути. Высказали они нам претензию:

— Что ж вы, ребята, по своим, которые вас прикрывают, стреляете? Вот его, — указали на симпатичного невысокого лейтенанта с орденом Отечественной войны на груди, чуть не сбили.

Мы уточнили:

— А где он, по которому стреляли, в тот момент был?

Оказалось — в задней полусфере одной из наших девяток.

Было разъяснено: когда самолет-истребитель находится в задней полусфере бомбардировщика под нулевым ракурсом или близким к нему, то экипажу бомбардировщика — штурману и стрелкам в задней кабине — практически невозможно разобрать, «як» это или «мессер», «лавочкин» или «фоккер». Были случаи, когда вражеский истребитель принимали за своего, — и очень, очень плохо это кончалось для экипажа, допустившего такую ошибку. Поэтому у нас, бомбардировщиков, выработалось неписанное, но непреклонное правило: если у тебя в «хвосте» истребитель — бей, не разбирая, чей он, а то может быть поздно. Пришли к обоюдному соглашению, что у наших истребителей тоже должно быть непременным, как закон, правило: в «хвост» своим бомбардировщикам не становиться — могут быть неприятности.

И «личностно-самолетные» контакты завязывались. В том смысле, что мы, например, узнавали, какой номер самолета у того или иного летчика-истребителя, какое место тот или иной самолет-истребитель занимает в общем боевом порядке. А некоторые из них, летчиков-истребителей, узнали, например, что наш экипаж летает на Ту-2, на борту которого выведена цифра «5», что мы всегда в каком-то звене, чаще всего в ведущем, ходим правыми.

И когда в последующих боевых вылетах в кабине идущего справа от нас «яка» покажется знакомое лицо летчика, да еще он, летчик, либо приветливо помашет рукой, либо одобрительно — мол, все будет хорошо! — поднимет вверх оттопыренный большой палец левой руки, либо — от избытка чувств — выполнит «бочку», как-то радостнее становится на душе, улучшается настроение: вот, в воздухе своего знакомого встретили.

…Все это — когда не было погоды.

Боевая хроника весны 1945 года

Если погода благоприятствовала полетам, мы воевали. Вот боевая хроника тех, 1945 года, весенних дней.

27 марта. Две полковые девятки, ведомые комэском-три Ковалем, в боевом полете. Мы — на своем штатном месте — у Коваля справа. Левым ведомым в звене — его заместитель Иван Беспалов, со своим недавно «произведенным» в штурманы звена Левой Косенко.

Вторую девятку — «счастливую» эскадрилью, не имеющую пока что потерь, ведет ее командир Половченко Федор Андреевич.

Цель — военно-морская база противника, город-порт Данциг. Вернее, окруженная войсками 2-го Белорусского фронта крупная восточно-померанская вражеская группировка — до двух десятков фашистских дивизий, — сосредоточившаяся в основном в районах центра города и порта, единственного места, откуда вражеское командование имеет призрачную возможность морским путем эвакуировать хотя бы часть обреченных на разгром своих солдат и офицеров. Именно призрачную и именно только возможность. И это потому, что, как нас информировал замначштаба полка майор Резник, ведающий вопросами разведки, в боях на подступах к Данцигу наша авиация так «насела» на вражеские военные корабли, поддерживающие мощным артогнем свою оборону, что они поспешно покинули порт и находятся на востоке Данцигской бухты, где-то за косой Хель.

Накануне, когда нам, только что вылезшим из самолетных кабин после перелета из Шяуляя в Грислинен, не успевшим оглядеться, освоиться с новым аэродромом и со сменившейся обстановкой, ставилась боевая задача, мы были несколько обеспокоены ее важностью.

Данциг! Это же старинный славянский истинно польский город, долгие годы находящийся под пятой гитлеровских оккупантов. Сейчас он превращен в первоклассную крепость. Мощные, хорошо замаскированные форты — как и в Кенигсберге — держали прилегающую к городу местность под обстрелом своих орудий. Крепостной вал, сохранившийся еще от далеких ганзейских времен, окружал город, а перед этим валом — пояс оборонительных сооружений со множеством железобетонных и камнебетонных дотов.

Вода подступала к городу не только с востока, с бухты, но и с затопленных немцами южного и юго-восточного его пригородов.

И противовоздушная оборона города была достаточно сильна.

Все это мы узнали из информации майора Резника. А еще узнали, что 27 марта начнется решительный штурм города. И что задача авиации и нашего полка тоже — бомбардировочными ударами поддержать штурмующие город-крепость наземные войска.

Значит, сегодняшний наш боевой вылет нацелен как раз на выполнение этой задачи.

Все, вроде, по уму получается. И — взлет. И — сбор девяток. И — встреча с истребителями сопровождения. Вон они, четверки «яков», расчетливо заняли свои места в боевом порядке: справа и слева, почти на нашей высоте — это группа непосредственного прикрытия; метров на 600–800 выше и сзади — ударная группа. Одно удовольствие идти в таком сопровождении на боевое задание. Хотя в последнее время истребители противника нас не очень-то и тревожат…

Отошли от исходного пункта маршрута. Вдруг, непонятно почему, самолет Коваля с резким снижением и правым разворотом неожиданно для нас покидает строй. Подключаем СПУ к командной радиостанции, слышим последние слова доклада Коваля на КП полка: «…сдал двигатель, иду на вынужденную…»

Иван подстраивает нашу «пятерку» к самолету Беспалова. Видим: между ним и Левой Косенко происходит возбужденный диалог, сопровождающийся оживленной жестикуляцией. А как же: решают вопрос, как вести группу на цель: они же оказались ведущими группы.

Вдруг раздается команда с КП: «Лебедь-281, - это позывной Половченко, — выйти вперед, вести группу!»

Иван, переключив СПУ на внутреннюю связь, иронизирует:

— Ну вот, получили ЦУ — ценное указание. — И снова подключает СПУ к командной радиостанции — надо же быть в курсе того, что в эфире творится и что нас может касаться.

А под нашу уже не девятку, а восьмерку, подныривает и становится во главе группы эскадрилья Половченко. Решение командования понятно: Половченко опытный ведущий, да и его штурман — Виктор Добринский — по негласной «табели о рангах» стоял на втором месте в штурманской иерархии полка после Михи Янина. А раз уж Михи нет, значит, он, Добринский, первый, самый лучший. Кому же, как не этому экипажу, вести полк на ответственное боевое задание к неизведанной для полка непростой цели, в очень сложной и непрерывно изменяющейся обстановке — ведь идет штурм окруженной и отчаянно сопротивляющейся группировки противника. Тут малейшая

ошибка может привести к удару по своим.

…Прошло минут сорок полета. Под нами Висла, главная река Польши, польская Волга. Отличный линейный ориентир — в ее дельте и расположен Данциг. Впереди, на фоне устремленного вверх клубящегося столба грязного дыма — это горит Данциг — и полупрозрачной пелены дымки, заполнившей все обозримое воздушное пространство, вырисовываются очертания Данцигской бухты, знакомые по прежним вылетам изгибы береговой черты залива Фришес-Гафф, косы Фрише-Нерунг. Просто, как на географической карте, только нет меридианов и параллелей.

Слышим по радио: «Лебеди, Лебеди, — нам, значит, — цель — корабли в бухте, цель — корабли в бухте!» — и позывные КП 4-й Воздушной армии генерала Вершинина. Это — перенацеливание. Интересно, почему?

Иван коротко резюмирует:

— ЕБЦУ — еще более ценное указание. Посмотрим, к чему это приведет.

Подлетаем ближе. С высоты полета и не разберешь сразу, где кончается Данциг и начинается Гдыня. Они, по существу, слились в один город. Но сейчас-то, когда этот сплошной город почти под нами, Данциг опознается хорошо: он весь в огне и дыму, даже сверху понятно, что там идут ожесточенные бои.

Ага, понятна и причина перенацеливания: вблизи данцигского берега бухты показались вражеские корабли. Ведут — видно по вспышкам корабельных орудий — огонь по нашим войскам. Раз, два, три… шесть крупных — наверное, крейсеры, более десятка мелких кораблей…

Половченко берет курс на скопление кораблей. Идем сквозь завесу взрывов зенитных залпов — вся корабельная артиллерия обрушивается на нас. Дело привычное, на это уже не обращаешь внимания. Тем более что мы идем на порядочной высоте — около 4000 метров. И это, и пелена дымки от пожаров на земле, и сплошной слой серой облачности, впритирку к которому идут наши девятки, затрудняют противнику возможность и наблюдать за нами, и вести прицельный огонь. В воздухе нам тоже ничто не угрожает — вражеских истребителей поблизости нет, одни «яки» за нашей работой внимательно наблюдают.

Мы — на боевом пути. Короткое прицеливание, сброс бомб, фотоконтроль — все, как всегда, в отработанной до автоматизма и проверенной боевым опытом последовательности. Потерь нет.

Проскочили Данцигскую бухту и оказались на своей территории — вся Восточная Померания занята нашими войсками. Только вот в Данциге, на косе Хель, да в восточной части дельты Вислы армиями 2-го Белорусского фронта намертво

«заперты» разрозненные остатки восточно-померанской группировки противника.

Выполняем левый разворот. Справа — гладь Балтийского моря. Где-то здесь, на выходе из Данцигской бухты, совершил беспримерный подвиг экипаж подводной лодки «С-13» под командованием капитана 3-го ранга Александра Маринеско: в конце января этот экипаж потопил германский лайнер «Вильгельм Густлов», а в начале февраля — транспортный пароход «Генерал Штойбен», вместе с которыми ушли на дно моря тысячи представителей фашистской элиты, спасавшиеся, вместе с награбленным ими добром, от возмездия за свои преступления на востоке, и не один десяток подготовленных экипажей подводных лодок — последняя надежда гитлеровского подводного флота. О подвиге экипажа «С-13» было известно на всех фронтах.

…Иван вдруг забеспокоился:

— Смотри, давление масла на левом двигателе падает. Убрать ему обороты — в строю не удержимся, из строя не выходить — двигатель загубим…

Я смотрю на приборную доску. Да, стрелка масляного манометра левого двигателя медленно, но неуклонно сдвигается влево — давление масла действительно уменьшается.

Посмотрели друг на друга. Решение было однозначным: надо выходить из строя. Мы это — с разрешения Половченко, он же ведущий группы, — и делаем.

Иван устанавливает наиболее благоприятный режим работы двигателей, в одиночном полете это не трудно. Идем, обгоняя свою группу, к Грислинену со снижением.

Интересно выглядит земная поверхность с высоты нескольких тысяч метров. Все, что на ней расположено — строения, озера, реки, леса, поля — кажется хаотичным, безжизненным, однообразным, игрушечным и плоским. Как будто все это вылеплено по прихоти разыгравшейся детской фантазии из пластилина или песка. А при снижении она, земная поверхность, мало-помалу становится разнообразной, объемной, цветной. Постепенно приобретают четкие очертания границы озер и лесов, реки, дороги, резче просматривается рельеф. А потом уже становится виднее и виднее то, что на земле живет и движется.

Изменяющаяся картина земной поверхности при снижении, а это непременный элемент каждого полета, если, конечно, тебя не сбили, никогда не надоедает, она всякий раз поражает твое зрение необъяснимой новизной.

…При заходе на посадку мы сначала прицеливаемся к аэродрому издалека и свысока, выполняем маневр для выхода с

курсом посадки в точку четвертого, последнего перед посадкой, разворота. А дальше — точный расчет и посадка, что Иван благополучно и осуществляет — он же мастер своего дела!

Вот лишь не разрешили нам на свою стоянку зарулить, приказали ожидать посадки подходящих к аэродрому самолетов полка в конце посадочной полосы.

Приказ есть приказ. Наша «пятерка» в конце аэродрома, метрах в тридцати от посадочной полосы. С великим наслаждением дышим свежим весенним воздухом, отчего удачно завершенный почти двухчасовой напряженный полет кажется не таким уж и напряженным, и трудным.

Внимательно наблюдаем за садящимися самолетами. Первым почему-то на посадку идет беспаловский, с бортовым номером 24, самолет. Что это он — первым же по всем правилам должен садиться Половченко? Наверно, как и у нас, что-то случилось…

28 марта. Боевой вылет. Цель — остатки вражеских войск на косе Хель. Полк ведет майор Салов. Все было бы нормально, если бы и цель, и все побережье Балтийского моря не оказались закрытыми толстым слоем облаков. Бомбы приказали сбросить в озеро, невдалеке от аэродрома.

Это — первое боевое задание, не выполненное полком. Настроение — пасмурное, как погода. Одно успокаивает: после нашего «удара» по озеру к его берегу приплыло много оглушенного судака. Жизнерадостная шеф- повариха несколько дней потчевала нас «двойной», очень вкусной ухой.

30 марта. Боевой вылет. Цель — один из крепостных фортов системы обороны противника на южных подступах к Кенигсбергу. Вылет как вылет. Ничего особенного, кроме огня зенитной артиллерии. Потерь нет.

Вечером с удовольствием слушали сообщение по радио о разгроме нашими войсками данцигской группировки противника и овладении городом-крепостью Данцигом. Может, этому и наш бомбовый удар по вражеским кораблям в некоторой степени помог.

Удивительно, что, как указывалось в приказе Верховного Главнокомандующего по поводу взятия Данцига, среди прочих трофеев, наши наземные войска захватили… 45 исправных подводных лодок.

Это, кажется, единственный случай в истории войн.

7 апреля. После недельного ненастья погода улучшилась. Наше настроение — тоже. И причина тому понятна: после

длительного «загорания» и «перевода времени в дугу» — никакие мероприятия не могли компенсировать тоску летного состава по боевым действиям — получена боевая задача. Полк привлекается к участию в массированном налете на Кенигсберг в составе нескольких воздушных армий. Это, видимо, будет штурм города-крепости с воздуха, совместно с его штурмом наземными войсками. Задача по своим масштабам — грандиозная.

При постановке задачи обращалось наше внимание на возможное одновременное присутствие в кенигсбергском небе множества самолетов на встречных и встречно-пересекающихся курсах, поскольку предполагается осуществление налета групп бомбардировщиков и штурмовиков с разных направлений — «звездный» налет — на разных высотах. Поэтому указывалось на особую необходимость строго выдерживать режим полета, главным образом по высоте. Сообщалось, что возможен повторный вылет.

№ по пор.	Дата	Тип самолета	Количество полетов		Продолжительность полетов		Краткое содержание задания
			днем	ночью	днем	ночью	
1.	7.IV.45	Ту-2с	1	—	1.40	—	Боевой выл. Бомбометание Кенигсберг
2.	7.IV.45	Ту-2с	1	—	1.45	—	Боев. вылет Бомб. Кенигсберг
3.	8.IV.45	Ту-2с	1	—	1.30	—	Боев. выл. бомбометание Гросс Хайдекруг
4.	8.IV.45	Ту-2с	1	—	1.35	—	Боев. вылет бомбом. Видиттен
5.	11.IV.45	Ту-2с	1	—	1.10	—	Пробелы Гросмиен-Цайтнисль
6	15.IV.45	Ту-2с	1	—	1.30	—	Боевой вылет Боевой вылет
7	16.IV.45	Ту-2с	1	—	2.30	—	Бомб. Фюстенвальде
9	16.IV.45	Ту-2с	1	—	1.30	—	Боевой вылет Боевой вылет
10	20.IV.45	Ту-2с	1	—	2.30	—	Берлин

Летная книжка

Наша цель — оборонительные сооружения врага на юго-западных подступах к Кенигсбергу. Высота полета — 2500 метров.

И вот, две полковые девятки, ведомые Саловым, в воздухе. Наша «пятерка», как всегда, справа от саловской «двойки». С истребителями сопровождения встретились так, как было задумано. Набрали заданную высоту по пути следования на Кенигсберг. Примерно на половине пути вдруг попадаем в полосу

— зону плохой видимости земли, в какую-то сплошную не то облачность, не то дымку непонятного происхождения.

Салов разворачивает свой самолет и всю группу вправо — там просматривается светлая полоска неба. Через 30–40 секунд полета полоса «облачности-дымки» резко обрывается, земля просматривается достаточно хорошо. Ну да, все ясно! Зона плохой видимости образовалась от дыма горящего много дней Кенигсберга. Дым, рассеиваясь и распространяясь по ширине и высоте, вытягивается в юго-западном направлении. А Салов, значит, пытается эту зону обойти справа. Так, так. Вот он доворачивает влево, наверно, курс на Кенигсберг возьмет. Нет, снова заводит обе девятки в полосу — зону плохой видимости и только после этого мы разворачиваемся на нужный курс. Зачем же это? Хотя маршрут нам и известен — не первый раз на Кенигсберг идем, — но ведь при видимости земли полет выполнять и надежней, и удобней! В чем же дело? Подумаем. Полоса «дымки-облачности» начинается в Кенигсберге. Значит, если мы идем в ней, к, так сказать, ее истоку, то обязательно выйдем в район города. Это — раз. Нам плохо видно землю, но ведь и немецким зенитчикам нас тоже почти не видно с земли. Да и истребители их едва ли быстро нас обнаружат в таких условиях. Это — два.

Ну вот, опять понятна очередная хитрость Салова: он же хочет наши девятки избавить от вражеских глаз на земле и в воздухе!

И — избавил. При подходе к Кенигсбергу он своевременно вывел всю группу в точку начала боевого пути; сброшенные по команде Жени Чуверова — его штурмана — бомбы восемнадцати самолетов точно перекрыли заданную цель. Наверное, все же наше появление над Кенигсбергом действительно было внезапным для противника: ни один зенитный снаряд, ни один немецкий истребитель нас не побеспокоил.

Только начали выполнять разворот от цели — слышим по радио голос Главного маршала авиации Новикова — он со своего КЦ координировал действия многочисленной авиации в кенигсбергском небе:

— Отлично сработали, «Лебеди»! — это мы, значит. — Всем объявляю благодарность!

Иван, улыбаясь, оборачивается ко мне. Поднимает вверх большой палец правой руки: приятно такое в воздухе услышать.

…После отхода от цели снова — на всякий случай — Салов заводит группу в полосу плохой видимости, которая, впрочем, вскоре сместилась с нашей линии пути к Грислинену.

На аэродром вернулись без потерь, воодушевленные удачным

завершением вылета. С большим удовлетворением получили задание на повторный вылет во второй половине дня — вот это настоящая боевая работа! С удовольствием и звериным аппетитом, который, как известно еще со времен веселого француза Франсуа Рабле, приходит во время еды, мы поглощали заботливо приготовленный вкусный обед. Неожиданным сюрпризом для всех оказался огромный именной торт, преподнесенный Салову от имени работников столовой все той же шеф-поварихой. Василий Геннадьевич собственноручно разделил это произведение кухонного искусства на соответствующее количество частей и оделил ими каждого летчика.

Хорошее настроение не покидало нас и в начале повторного вылета, когда полк на задание вел Половченко. Наша «пятерка» шла справа «двадцать третьей» Коваля, ведущего второй девятки. Справа от нас звено вел Коля Зинаков, а нашим ближайшим соседом справа был экипаж Ивана Ланина и штурмана Жени Верещагина.

В отличие от первого вылета, группа шла без истребителей сопровождения. Было известно, что над Кенигсбергом бомбардировщики будут прикрываться патрулирующими в воздухе нашими «Яковлевыми» и «Лавочкиными». И видимость земли по маршруту оказалась хорошей — полосу облачности-дымки изменившимся ветром сместило на восток. Так что мы еще издали увидели на фоне чистого неба и высоченный столб клубящегося черно-серого дыма, возвышающегося над Кенигсбергом, и где-то на востоке растворяющуюся в небесной голубизне стену его грязносерой пелены.

Подлетая к Кенигсбергу ближе, мы заметили то, что не удалось рассмотреть в первом вылете: множество колонн самолетов-бомбардировщиков, следующих с разных направлений, — вот он, «звездный» налет! — на разных высотах, в одну, казалось, точку — центр города; четверки наших истребителей, тоже на разных высотах, готовых отразить возможные атаки «фоккеров» и «мессеров», которых, между прочим, не было видно; стайки идущих пеленгами по пять — семь самолетов знаменитых Ил-2 на малой высоте, наносивших бомборакетные и пушечные удары по противнику, поддерживая непосредственно на поле боя непрерывные атаки наших наземных войск.

Да, это был штурм. Совместный штурм вражеских позиций и наземными войсками, и всеми видами авиации.

…Выходим на линию боевого пути. И сразу же попадаем в зону ожесточенного зенитного огня, который сопровождает нас до

самого сброса бомб. Только обрушили мы их на заданную цель — бросилось в глаза: самолет Коли Зинакова с резким разворотом уходит вниз, под нашу девятку, а за ним вслед стелется шлейф огненно-черного дыма: подбили зенитки… И одновременно, прямо на нас и чуть выше, буквально налезает ланинский самолет, под плоскостями которого зловеще чернеют почему-то не сброшенные «пятисотки»…

А получилось, очевидно, так…

Когда разрывы зенитного залпа подбили зинаковскую «семерку», Иван Ланин «шарахнул» свой самолет в нашу сторону. Но, чувствуя, что он может столкнуться с нашей «пятеркой», увеличил высоту, и его «двадцать шестая» очутилась над нами. Женя Верещагин, не ожидая такого резкого маневра, «просмотрел» момент сброса бомб, а потом было уже поздно, можно «накрыть» свои войска. А наша «пятерка», как только бомбы сорвались со своих замков, «вспухла» — подпрыгнула вверх и поэтому очутилась на расстоянии метр-два под ланинской «двадцать шестой».

Иван-то мой всего этого не видит — занят соблюдением своего места в строю. А мне и стрелкам каково? Мы-то видим «пузо» ланинского самолета, бомбы… Чуть уменьшит высоту своего самолета Ланин — он «сядет» на наш — обоим экипажам будет плохо. Сбросит бомбы Верещагин — они могут на нашу «пятерку» попасть, взорваться — мало кто из всей девятки уцелеет…

Обидно стало: вражеские зенитки нас пощадили, а свой самолет, вот он, над нами — может и себя, и нас погубить… Но вот ланинский самолет потихоньку отходит от нас и становится, вместе с правым ведомым самолетом зинаковского звена, в правый пеленг нашему самолету. Уф, слава богу, кажется пронесло…

Все это длилось считанные секунды. Но сколько за эти секунды нам пришлось пережить! Полностью это сможет понять только тот, кто сам попадал в аналогичную ситуацию.

Боевую задачу мы выполнили. Ланинский экипаж благополучно приземлился с бомбами. Ни Ланина, ни его штурмана Женю Верещагина — никто особенно не укорял за промашку: на войне всякое бывает. А вот судьба Коли Зинакова и его экипажа всех нас тревожила. «Горю, иду на вынужденную…» — такие последние Колины слова услышали по радио те, у кого СПУ были подключены к командной радиостанции.

Ох, как не хотелось всем нам, чтобы в такой, в общем-то удачный для полка, боевой день с Колиным экипажем случилось несчастье…

8 апреля. Нормальная боевая работа — ничего особенного.

Выполнили два боевых полковых вылета на бомбардировку значительной гитлеровской оперативной группы «Земланд», стремившейся с запада деблокировать окруженные в Кенигсберге войска.

В первом вылете, когда ведущим был Салов, полк на нес бомбовый удар по Гросс-Хайдекругу — опорному пункту противника, расположенному на юге Земландского полуострова, у самого берега Кенигсбергского морского канала, примерно в пятнадцати километрах западнее центра города.

Во втором вылете полк вел Половченко. Бомбовый удар мы нанесли по пункту Видиттен, находящемуся в двух-трех километрах западнее Гросс-Хайдекруга. В районе этих пунктов как раз и должны были сосредоточиваться деблокирующие силы противника.

Никакого сопротивления нашим девяткам ни с земли, ни с воздуха оказано не было. Очевидно, силы противовоздушной обороны фашистов в этом районе уже иссякли. Поэтому удары были нанесены отменно точно, в спокойной обстановке — как на полигоне.

Представлялось нам, что после мощных бомбовых ударов авиации, совместно с артиллерийской обработкой мест сосредоточения войск противника, ему, противнику, было уже не до сосредоточения своих войск и, тем более, не до деблокирующих контрударов.

9 апреля. Боевой вылет, если смотреть со стороны, прост, как пареная репа: согласно приказу две-три полковые девятки устремляются туда, куда надо, делают там то, что требуется, и сразу же возвращаются на аэродром. Все. Боевое задание выполнено. Не война, а что-то вроде воздушной прогулки.

На самом деле каждый боевой вылет — это сложный во всех отношениях — психологическом, физическом, умственном, моральном — комплекс действий экипажа, направленный на одно: выполнение боевого задания.

В боевом полете, особенно на боевом курсе, мы, каждый из нас, — комок нервов, в ожидании того, что предстоит увидеть, ощутить, выполнить через ближайшие две- три минуты. Наше внимание напряжено до предела; и хотя мы внешне спокойны, в этом спокойствии прячутся неведомые и не всегда понятные нам самим, скрытые, до нужного момента, силы. Они проявляются, когда потребует обстановка полета и порожденная ею ситуация, проявляются самым необъяснимым образом. Но, проявляясь, они,

эти силы, позволяют выполнить экипажу, казалось бы, невыполнимую задачу, найти выход из, казалось бы, безвыходного положения, явить пример беззаветной взаимовыручки и самопожертвования во имя спасения боевого друга-товарища, когда, казалось бы, следовало что-то делать только для спасения своей жизни; оказаться, наконец, живым и здоровым и заявиться, как с того света, перед своими фронтовыми друзьями, когда, казалось бы, они, верные твои соратники, могли лишь теплым словом вспомнить о тебе: был, вот, хороший человек, верный друг, с которым в любой бой можно было идти…

Такие мысли обуревали мою голову в то время, когда перед нами, вынужденно отдыхающими от полетов, — погода опять испортилась — вдруг, как с того света, заявились подбитые позавчера над Кенигсбергом Коля Зинаков и его штурман — Пермяков Иван; когда с неослабным интересом и вниманием слушали мы их, до неузнаваемости грязных и оборванных, безмерно усталых, но чрезвычайно довольных тем, что их «одиссея» закончилась, они — среди своих.

А поведали они нам о том, что пришлось им пережить, перечувствовать за последние 48 часов.

…Их «семерка» уже в конце боевого пути, перед самым сбросом бомб, оказалась в центре разрывов зенитного залпа.

И в этот же момент стрелок-радист Паша Шубин закричал по СПУ:

— Командир, горим!

Какая-то неведомая сила заставила Колю нарочито спокойно ответить:

— Ясно, без паники… — и продолжать выдерживать боевой курс: боевое задание должно быть выполнено, несмотря ни на что.

Только после громкого восклицания штурмана, занятого лишь прицеливанием: «Бомбы сброшены!» — он, пытаясь сбить пламя, охватывающее правую плоскость, резко, со скольжением и потерей высоты, развернул самолет влево, в сторону своей территории, успев сообщить по радио: «Горю, иду на вынужденную!..»

«Семерка», оставляя за собой шлейф огня и дыма, стремительно снижается…

Диалог Коли со штурманом:

— Горим? Огонь не уменьшается? Посмотри, мне плохо видно…

— Горим, Коля. Надо садиться или прыгать…

— Прыгать поздно — мала высота… И к фрицам можем попасть. И со стрелками что-то стряслось — они вот молчат…

— Территория уже наша. Смотри — впереди поляна. Может, на наше счастье, без мин. Сажай на живот…

— Все, сажусь… держись крепче…

Горящий и почти неуправляемый самолет, рубя лопастями винтов и сбивая плоскостями макушки зеленеющих распускающимися почками деревьев, рухнул, просто-таки чудом не развалившись, на размягченную от весенних дождей и еще не покрывшуюся травой поляну, прополз два десятка метров по ней, поднимая вокруг себя фонтаны грязи и, завалившись на левое крыло, замер.

Иван, а за ним и Коля, выбравшись из непривычно низкого, распластавшегося по непролазной грязи, горящего самолета, бросились к перекошенной и искореженной при такой посадке второй кабине, откуда доносились негромкие стоны с невнятными и непечатными ругательствами обессиленных и неспособных выбраться наружу стрелка- радиста и стрелка: оба были тяжело ранены. С трудом, сквозь огонь, чад и дым горящего самолета — при ударе о землю пожар вспыхнул и на разрушенной левой его плоскости — через турель стрелка-радиста (хорошо еще, что колпак кабины перед вылетом, как обычно, был снят) вытащили они своих отяжелевших боевых друзей, буквально поволокли почти бегом — откуда и силы взялись — один — радиста, другой — стрелка в сторону от превращающегося в огненный факел самолета.

За первым бугорком, метрах в двадцати от самолета-факела, Коля уставшим голосом, хрипло скомандовал:

— Ложись!..

Они, опустив на мокрую землю раненых и, дыша, как загнанные кони, плюхнулись рядом, прямо в грязь.

И вовремя. Тотчас же, как будто продолжая повиноваться Колиным командам, «семерка» взорвалась. Прощальным салютом грохотали рвавшиеся в огне пылающего самолета запасы патронов к пулеметам и снарядов к пушкам, взметывая ввысь струи разноцветных трасс…

Посади Коля свою «семерку» чуть позже, опоздай он вместе со штурманом с вызволением своих друзей на какие-то секунды — а не сделать этого они не могли — едва ли кто-нибудь из его экипажа остался бы в живых…

Коля и Иван сумели доставить своих раненых товарищей в полевой госпиталь, где им была предоставлена первая медицинская помощь и откуда их перевели во фронтовой эвакуационный госпиталь для дальнейшего лечения.

А они, Коля Зинаков и Иван Пермяков, стали добираться до своего аэродрома. И пешком. И на подводах встречных обозных хозяйственников. Большей частью на попутных автомашинах.

И повсюду они встречали своих «братьев-славян», разных званий и должностей, всегда готовых войти в их положение, помочь всем, чем могли: и сочувствием, и советом, и кормежкой — как по Симонову: «…ели то, что бог послал, и пили, что шофер достал» — и организацией незамысловатого ночлега, и тем транспортом, который та или иная группа «братьев-славян» имела в своем распоряжении. И все это делалось от чистого сердца, душевно, в стремлении вырулить их, попавших в затруднительное положение.

Так они добирались до своего аэродрома. И добрались.

Братьями-славянами на фронте считались не только, например, русские, украинцы, белорусы. Там нам была чужда национальная избирательность. Мы занимались опасным, грязным, тяжелым, но и очень нужным делом — воевали. И любой из нас не думал о том, кто в одном экипаже с ним летит, возможно, на последнее боевое задание; кто идет рядом с ним, возможно, в последнюю атаку на врага; кто ему или кому он помогает, рискуя жизнью, избежать, может быть, смертельной опасности; кто ему или кому он говорит ободряющее слово, сочувствует личной его или кого-то другого касающейся беде, поддерживает пусть даже при незначительном в чем-то затруднении. Любой из нас не думал во всех этих и других непредвиденных и, как правило, экстремальных ситуациях фронтовых дней кто рядом с ним — русский или еврей, украинец или грузин, белорус или татарин. Рядом с нами были наши боевые друзья-побратимы, негласно именуемые «братьями-славянами».

Кстати, после того, как у нас Пашу Еропова заменил другой воздушный стрелок, фамилию его, к сожалению, память не сохранила, наш летный экипаж стал достаточно интернациональным: летчик — украинец, штурман и стрелок-радист — русские, воздушный стрелок — татарин. Но это не мешало нам единым организмом — экипажем — достойно делать то, что нужно было делать на войне.

Мы ведь тоже были братьями-славянами.

Сегодня — выдающийся по неожиданным, приятным и удивительно поразительным новостям день.

Первая такая новость — возвращение Зинакова и Пермякова.

Вторая — ими же принесенная.

…Недалеко от передовой и полевого госпиталя, где они оставили своих раненых-товарищей, у одинокого домика на опушке леса им повстречались… наши комэска Бабуров и флагманский радист Миша Третьяков. Радости от этой неожиданной встречи у обеих сторон не было границ. Еще бы! Самим только-только избежавшим смертельной опасности, случайно, у самой передовой, встретить своих, считавшихся погибшими, эскадрильских боевых товарищей — такое даже на фронте бывает редко!

Оказалось, по их рассказу, что при спуске на парашютах после покидания развалившегося над Розенбергом 19 марта самолета, весь бабуровский экипаж разбросало в разные стороны. Они — Бабуров и Третьяков — приземлились вдали от места приземления штурмана, были пленены и помещены в подвал каменного здания порта.

Непрерывные отзвуки артиллерийской канонады, грохот рвущихся снарядов и бомб, от чего сотрясались стены и потолок подвала, боли от незначительных, но болезненных травм, полученных при покидании разрушающегося самолета и при приземлении, мучительное осознание случившегося с ними непоправимого, казалось, несчастья — в конце войны и попасть в плен! — все это не давало им покоя ни вечером, ни ночью. А под утро…

А под утро внезапно распахнулась дверь подвала и в него, вместе с раскатистыми звуками ближнего боя — взрывами снарядов и мин, лязгом танковых гусениц, тататаканьем пулеметных и автоматных очередей, гулом и гамом человеческих голосов, сквозь которые явственнее и все громче и громче слышалось радующее слух пленников русское «Ур-ра-а-а!..», ворвалась с криками «Гитлер капут!..», «Сдавайсь!..», «Рус Иван!..» толпа гитлеровцев.

Перед изумленными и непонимающими — что происходит?! — Бабуровым и Третьяковым фрицы торопливо складывали оружие и с поднятыми руками отходили в сторону, стараясь устроиться за их спиной.

…Кучу автоматов и пистолетов, ножей и кинжалов, патронных рожков и сумок, двух — в унтах и меховых костюмах-комбинезонах — «своих» летчиков, позади которых испуганно замерла толпа гитлеровских солдат в нелепых, с поднятыми вверх руками, позах — вот что увидели, разгоряченные недавним боем, готовые ко всяким неожиданностям советские автоматчики, заглянув в подозрительно приоткрытые двери подвала.

— Что это за вавилонское столпотворение? — удивился

лихой лейтенант, командир группы автоматчиков. — И как это вам, братья-славяне, — взглянул смеющимися глазами на Бабурова и Третьякова, а потом на немцев, — целую сотню фрицев в плен взять удалось?..

…Удачное пленение большой группы солдат противника положительно сказалось на дальнейшей судьбе Бабурова и Третьякова.

В том домике у опушки леса, где они повстречались с Зинаковым и Пермяковым, обосновались, оказывается, работники СМЕРШа, через соответствующую фильтрацию которых проходили все наши бывшие военнопленные. Смершевцы, разобравшись со всем, что произошло с Бабуровым и Третьяковым от момента приземления их на парашютах до момента «пленения» ими фрицев, посчитали их «чистыми» — учтен был, очевидно, и благоприятный рапорт лихого лейтенанта-автоматчика — и до решения командованием вопроса об их будущем (болезненные травмы существенно давали о себе знать) предоставили им полную свободу действий.

Судьба штурмана их экипажа — Янина — и воздушного стрелка им была неизвестна. Думалось: или погибли они, или к немцам в плен попали и вырваться из него не смогли. Иначе не миновать бы им этого домика и знакомства со СМЕРШем.

Бабуров очень просил передать командиру полка просьбу поскорее вызволить их из «плена» доброжелательных по отношению к ним смершевцев.

Третью, очень важную новость, мы с нетерпением ожидали со дня на день. И вот она пришла. Пришла в виде команды: «Готовиться к перебазированию на аэродром города Шнайдемюль». Это — сразу же уточнили по карте — примерно в сотне километров строго на север от Познани и в двухстах пятидесяти от… Берлина! Ясно, нас направляют на Берлинское направление.

А иного и быть не могло: Данциг взят нашими войсками, Кенигсберг не сегодня-завтра, судя по всему, капитулирует; армии Маршала Рокоссовского очистили от противника всю Померанию и заняли позиции по Одеру севернее войск 1-го Белорусского фронта; отдельные группировки врага, из которых наиболее значительны Курляндская и Земландская, — надежно блокированы нашими войсками.

Не надо быть большим стратегом, чтобы догадаться — вскоре предстоит штурм Берлина. И каждый из нас понимал: это будут последние бои перед концом войны, что в нашем сознании неразрывно связывалось со взятием Берлина. И тоже каждого — хотел он или не хотел — где-то в глубине души, в тайне от

самого себя, точил червь сомнения: доживет ли он до уже близкого и такого желанного дня Победы?..

Постановкой задачи и подготовкой к перелету руководили Салов и штурман полка Еремин.

Указали маршрут перелета и порядок его выполнения. Обратили внимание на характерные ориентиры нового района базирования: река Номец, протекающая с востока на запад чуть ли не параллельно железной дороге и шоссе Быгдощ-Шнайдемюль; полоса леса севернее города, окаймляющая отходящее от Шнайдемюля шоссе и текущую через него реку Кюддов — притока Номец; железная дорога, тянущаяся от Данцига на югозапад через Шнайдемюль, Кюстрин и далее к Берлину. Ориентиры, как у нас принято считать, надежные.

Подробно остановились на характеристике аэродрома: он расположен в северозападной части города на насыпном песчаном плато, имеет две взлетно-посадочные полосы; садиться следует на одну из этих полос и рулить лишь по рулежным дорожкам, сход с которых может привести к капоту самолета, поскольку в песчаном грунте аэродрома колеса шасси могут увязнуть; со стороны города аэродром начинается почти вертикальным обрывом, поэтому посадка и взлет осуществляются исключительно с этого направления — взлетающие в сторону города самолеты рискуют при, например, прерванном взлете или неисправности тормозов при посадке угодить в этот обрыв.

Масленников Б. Н. перед боевым вылетом, г. Шнайдемюль, апрель 1945 года

Присутствующий при постановке задачи всезнающий майор Резник «просветил» нас в отношении характеристики самого Шнайдемюля. Мы узнали, что, являясь узлом железнодорожных и шоссейных путей, Шнайдемюль был одним из основных опорных пунктов созданной еще в тридцатых годах системы обороны вдоль старой немецко-польской границы. На окружающей город местности располагались мощные, сейчас уже разрушенные, оборонительные сооружения, противотанковые и противопехотные препятствия, которые к началу этого года были включены гитлеровцами в так называемый Познанский рубеж, один из семи «неприступных» рубежей гитлеровской обороны на пятисоткилометровом пространстве от Вислы до Одера, прикрывающих дальние подступы к Берлину. Этот рубеж

проходил по реке Номец на запад от Быгдоща, у Шнайдемюля круто сворачивал на юго-восток и, почти по прямой линии, проходя через Познань, заканчивался у границ Чехословакии.

Шнайдемюль не подвергся штурму, он был обойден нашими войсками и около двух недель находился в их тылу. Двадцатипятитысячный, хорошо вооруженный шнайдемюльский гарнизон — фашистское командование через «воздушный мост» снабжало окруженную группировку всем необходимым — прекратил свое существование 14 февраля не в самом городе, а вне его, в ожесточенных боях при попытке вырваться из окружения и пробиться к группе армий «Висла», сосредоточенной в районах Восточной Померании и южнее Данцига. Однако в городе имелось много разрушений: покидавшие его гитлеровцы поджигали все, что можно было поджечь, а гасить возникшие пожары было некому: большинство жителей города его покинуло. Более или менее целыми оказались здания той части города, где находился аэродром и в районе самого аэродрома — места нашего предстоящего жительства.

…Значительность и ответственность предстоящих боевых действий осознавались всеми. Даже поведение и внешний вид каждого из нас отражали эту значительность и ответственность. Причина этому понятна и не раз наблюдаема: проявление сложного чувства ожидания чего-то неизвестного и опасного нового, результат реакции наших нервных систем.

Возбужденное и шумное обсуждение того, что нас ожидает, охватило весь наш трехэтажный особняк снизу доверху и длилось до позднего вечера. До тех пор, пока по радио нам стала известна последняя, тоже давно ожидаемая приятная новость в виде приказа Верховного Главнокомандующего, в котором были строки:

> «Войска 2-го Белорусского фронта… сегодня, 9 апреля, штурмом овладели крепостью и главным городом Восточной Пруссии Кенигсбергом… В боях… отличились… летчики полковника Скока, полковника Лебедева…»

Это же и мы отличились, наш полк, входящий в состав дивизии полковника Лебедева, отличился! Ура!..

11 апреля. Покидаем Восточную Пруссию — перелетаем в Шнайдемюль. Лишь экипаж Володи Зайцева — и летный, и технический — остается на транспортном Ли-2, загруженном двумя новыми двигателями и запчастями, направляется в Шяуляй — ему поставлена задача срочно отремонтировать и перегнать в

Шнайдемюль самолет, который на одном работающем двигателе не совсем удачно посадил, возвращаясь с боевого задания в начале марта, за аэродромом Яша Черствой. Ну, а лучше Володиного техника Васи Бука- шенко кандидатуры для такой работы в полку не найти.

При подлете к Шнайдемюлю на малой высоте внимательно присматриваемся к местам нашего нового базирования. Вокруг города — следы ожесточенных боев, о чем нас и информировал майор Резник: разрушенная техника, развороченные окопы, взорванные оборонительные сооружения, сожженные строения, перепаханная взрывами и воронками земля. И сам город выглядит как громадное пожарище с кое-где, казалось, чудом уцелевшими кварталами и отдельными зданиями.

Уже на самой посадке, перед четвертым разворотом, видим несколько поставленных «на нос» Ту-2 полка, прилетевшего сюда перед нами. Не приняли во внимание летчики коварства песчаного поля аэродрома, не смогли удержать самолеты на рулежных дорожках — вот и оказались в «интересном» положении. Беда-то небольшая, повреждено лишь переднее остекление кабины. Но — неприятно.

Сразу же после посадки, которой руководил прилетевший сюда накануне майор Салов, приступили к изучению особенностей аэродрома и района боевых действий — приказ на боевой вылет мог быть получен в самое ближайшее время.

13 апреля. Погода не позволяет вести боевую работу. Продолжаем готовиться к решительным боям. Уточняем свои, еще школьные, знания о главном объекте предстоящих бомбовых ударов — фашистской столице. Берлин расположен в центре Среднегерманской низменности, на реке Шпрее, которая разделяет город на две, почти равные, части. Является мощным узлом железнодорожных, шоссейных и водных путей. Насчитывает десять вокзалов дальнего следования, шесть автострад и восемь шоссе. Столица окружена кольцевой железной дорогой. Из двенадцати административных округов, входящих в Берлин, шесть являются старейшими и составляют его центр. В этих округах, в «старом городе» имеются семьдесят две площади, пятьдесят четыре моста, до тысячи улиц и около шестисот тысяч каменных строений.

Местность на подступах к Берлину на самом коротком расстоянии, по линии Кюстрин — Берлин, способствует организации длительной обороны. Здесь протекает множество рек, сравнительно крупными из которых являются Одер, Даме и Шпрее. Много каналов — и ирригационных, и судоходных.

Сейчас, в весеннее время, — это серьезные водные препятствия на пути наступающих войск. Густая сеть городов и поселков, связанных между собою железными и хорошими шоссейными дорогами. Каменные застройки позволяют противнику превращать города и населенные пункты и даже отдельные здания в мощные узлы сопротивления и опорные пункты своей обороны. На этом направлении фашистское командование создало пять рубежей обороны, которые затем переходили в три оборонительных обвода самого Берлина.

И сам Берлин представлял собой сплошной укрепленный район, тщательно подготовленный к обороне в инженерном отношении. Каждый его квартал — узел сопротивления. Каждое здание — спорный пункт. Каждый подвал — место сосредоточения войск. Сотни дотов, бункеров, врытых в землю на перекрестках улиц танков, железобетонных колпаков, позволяющих вести круговой обстрел, системы траншей и прочных баррикад. Все это создавало благоприятные условия для длительной и упорной обороны города.

Обо всем этом нам поведал все тот же вездесущий майор Резник.

Сегодня после обеда полку поставлена общая боевая задача: в период Берлинской наступательной операции наших войск массированными бомбовыми ударами разрушать опорные пункты, подавлять огневую систему, уничтожать живую силу и боевую технику противника в полосе прорыва его обороны 1-й Гвардейской танковой армией и наступления 8-й Гвардейской армии генерала Чуйкова, отличившейся в сталинградских боях.

Мы узнали, что наши боевые порядки будут прикрывать непосредственным сопровождением до целей и обратно уже известные нам по Шяуляю летчики 4-й Гвардейской истребительной авиадивизии. Они — ребята боевые. Значит, атаки «мессеров» и «фоккеров» на нас сведутся к минимуму. Это хорошо.

Такое конкретное задание на всю операцию до нас доводилось впервые.

В полку началась напряженная — все понимали важность боев для окончательного разгрома фашизма — подготовка к ожидаемым не сегодня-завтра боям.

Мы, летный состав, внимательно изучали расположение вероятных целей в районе, прилегающем к пункту Зеелов, где, по полученным от Резника сведениям, немецко-фашистское командование создало особо прочную оборону, сокрушить которую должны были наши войска. На только что полученных

аэрофотоснимках — результате воздушной разведки — вся система обороны противника явственно просматривалась.

Хотя мы имели немалый боевой опыт, все же каждый из нас невольно размышлял о том, как могут завершиться предстоящие бои по времени, результатам, в том числе и по потерям, и о том, что скорый разгром ожесточенного противника, эффектность бомбовых ударов наших Ту-2, наименьшие потери, — все это зависит от подготовки и умелых действий в воздушных боях каждой эскадрильи, каждого звена, каждого члена экипажа, а значит, и от него самого.

Поэтому мы самым серьезным образом готовились к боевым действиям. Готовились тщательно и много. Готовились в классе и на самолетах. Готовились в составе экипажа, звена, эскадрильи, полка. Готовились так, как было надо.

Наши беззаветные труженики — инженерно-технический состав — от моториста до инженера полка Чекалова, скрупулезно проверяли и перепроверяли исправность и самолетного оборудования, и самих самолетов. Не жалея сил и времени доводили до полной «кондиции» авиационную технику, понимая, что нанести сокрушительные бомбовые удары на подступах к фашистской столице, да и в самом Берлине — собственном логове фашистского зверя, возможно только на безукоризненно подготовленных самолетах. Чтобы готовить самолеты как-то иначе, они даже и представить себе не могли. Активизировалась партийно-политическая работа. Проводились лекции, беседы, разъяснения по волнующей всех тематике близких боев и в связи с приближающимися в те дни 75-летием со дня рождения вождя партии и создателя Советского государства В. И. Ленина. Выпускались эскадрильские и звеньевые Боевые листки, в которых освещался боевой опыт лучших экипажей, выражалась уверенность в том, что каждый из нас не пожалеет сил, а если потребуется — и жизни, чтобы достойно выполнить почетнейшее и ответственнейшее задание Родины — покончить окончательно с ненавистным врагом. Материалы боевых листков были предметными и конкретными. «Подвиг экипажа лейтенанта Зинакова!», «Отомстим за погибших товарищей!», «Впереди — решающие бои!», «Берлин будет наш!» — вот такие заголовки украшали наши Боевые листки.

Во всех эскадрильях, в том числе и в нашей, прошли открытые партийные и комсомольские собрания, на которых главным вопросом был вопрос о долге каждого — коммуниста, комсомольца, офицера, сержанта и рядового — сделать все возможное и даже невозможное в предстоящих боях для окончательного разгрома врага.

На партийном собрании нашей эскадрильи три человека из нашего экипажа — Иван Луценко, Леша Тихонов и я — были приняты в члены ВКП(б).

У всех троих слишком долго для военного времени длился кандидатский стаж — более двух лет, ибо кандидатами в члены партии мы были приняты еще на Дальнем Востоке, в начале 1943 года. Но переводы нашего экипажа с Дальнего Востока на фронт, из одного полка в другой, из одной дивизии в другую, задерживали прием нас в члены ВКП(б), поскольку оформление производилось политотделами дивизий, куда вслед за нами следовали и наши, не успевающие оформиться, партийные дела.

А сейчас, перед решающими боями, это свершилось. Мы пойдем на штурм Берлина полноправными коммунистами.

…Передо мной — фотоснимок тех дней, выполненный полковым фотографом Васей Седуновым: на фоне трех солдатских простыней, натянутых на длинном силовом трофейном кабеле, на доске, положенной на стулья, — что поделаешь, война! — шесть будущих коммунистов. Крайние — Леша Тихонов и я. Далее — Вася Большаков и Иван Луценко. Выделяется темным кителем (во всем полку только у него да у Коли Семенова имелись такие, неизвестно каким путем добытые кители) и подчеркнуто независимой — руки в карманах — позой. Ох, какими молодыми мы тогда были…

Шесть будущих коммунистов. Крайние — Леша Тихонов (крайний справа) и я. Далее — Вася Большаков и Иван Луценко

15 апреля. Погода несколько улучшилась. Полк — в полной готовности к боевой работе: все сделано, все проверено-перепроверено, все изучено и уяснено. То, что можно изучить и уяснить. Все, как всегда, в состоянии томительного ожидания:

когда же? Когда начнется начало конца гитлеровского фашизма, принесшего столько бед многим народам?!

К середине дня обстановка прояснилась. Дорохов, Салов, Калиниченко, Еремин, последние дни и ночи пропадавшие в штабе корпуса, штабах дивизий — нашей и истребительной, — где уточняли и согласовывали детали совместных боевых действий, довели до нас особенности и конкретный порядок выполнения боевой задачи.

Каждый из нас твердо уяснил, что завтра, 16 апреля, две наши полковые девятки в составе дивизии — на трехпятиминутных интервалах между полками — должны нанести два-три массированных бомбовых удара по противнику; что конкретная цель бомбардирования каждый раз будет указываться перед вылетом; что у немцев достаточно сильная ПВО — и зенитная артиллерия, и истребительная авиация; что встреча с истребителями сопровождения будет осуществляться не как всегда над их аэродромами, расположенными в непосредственной близи от линии фронта, — встреча, по существу, проходила бы на глазах противника, — а над городом Кельтшен, удаленном от передовых позиций более, чем на сорок километров; что в воздухе нам может дать любую команду специальный пункт управления, где находятся оперативные группы связи и от нашего, бомбардировочного, и от истребительного корпусов; что указания нам могут поступить и от Главного маршала авиации Новикова, который со своей оперативной группой размещается на КП 16-й воздушной армии.

И еще мы уяснили, что бомбовая нагрузка на самолет должна быть максимально возможной для каждого экипажа, а калибр бомб — тысячные и, в крайнем случае, — пятисотки. Понятно почему.

Был уточнен боевой порядок на первый вылет: ведущий первой девятки — Салов со штурманом Женей Чуверовым; заместителем у него его левый ведомый — замкомэска-два Байдаков со штурманом Мишей Демаревым; наш экипаж — справа у Салова. Вторую девятку ведет комэска-три Коваль.

Уточнили мы и сигналы взаимодействия с истребителями сопровождения, с наземными войсками и с оперативными группам пунктов управления авиацией. Кажется, все, что нам доводилось, уточнили и еще раз уяснили.

Скорей бы завтра наступало.

16 апреля. Получена боевая задача: нанести бомбовый удар по опорному пункту и артиллерийским позициям противника в

районе Зеелова.

После кратковременной предполетной подготовки — уточнение маршрута, проверка каждым летным экипажем исправности своего самолета, его приборного оборудования, стрелково-пушечного вооружения и подвески бомб — митинг.

…И снова полк выстроен в каре — в виде буквы «П», справа налево в порядке номеров эскадрилий. На правом фланге наша «урезанная», всего шесть экипажей, «эскадрилья Иванов» во главе с Толей Щербиной, поскольку вопрос с командиром эскадрильи решен еще не был.

Перед строем эскадрилий — полковое начальство: Дорохов, Салов, Калиниченко, майор Дроздов — замполит, Чекалов, несколько офицеров штаба. Над их головами реет Знамя. Наше, полковое.

Под шелест его полотнища митинг открыл майор Дроздов. После короткого вступления он предоставил слово командиру полка.

Дорохов, подчеркивая важность и значительность происходящего, сделал три строевых шага вперед по направлению к строю, внимательно окинул взглядом своих однополчан, ожидающе следивших за каждым его движением и, замерев по стойке «смирно», зычным голосом проговорил:

— Обращение Военного совета фронта!

По поданному ему Калиниченко листку, на котором даже издали были заметны строчки наклеенной телеграфной ленты, таким же зычным голосом начал читать:

— Смерть немецким оккупантам!..

Думается, что текст этого документа будет интересен многим, поэтому привожу его полностью:

> *Смерть немецким оккупантам![7]*
>
> *К бойцам, сержантам, офицерам и генералам 1-го Белорусского фронта.*
>
> *Боевые друзья!*
>
> *Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин от имени Родины и всего советского народа приказал войскам нашего фронта разбить противника на ближних подступах к Берлину, захватить столицу фашистской Германии — Берлин и водрузить над нею Знамя Победы.*

Пришло время нанести врагу последний удар и навсегда избавить нашу Родину от угрозы со стороны немецких разбойников.

Пришло время вызволить из ярма фашистской неволи еще томящихся у немцев наших отцов и матерей, братьев и сестер, жен и детей наших.

Пришло время подвести итог страшных злодеяний, совершенных гитлеровскими людоедами на нашей земле, и победоносно закончить войну.

Дорогие товарищи!

Войска нашего фронта прошли за время Великой Отечественной войны тяжелый, но славный путь. Боевые знамена наших частей и соединений овеяны славой побед над врагом под Сталинградом и Курском, на Днепре и в Белоруссии, под Варшавой и в Померании, в Бранденбурге и на Одере.

Над сотнями городов и над десятками тысяч сел и деревень взвивались наши победные знамена. Миллионам советских граждан мы принесли счастье освобождения от немецкого ига.

Славой наших побед, потом и своей кровью завоевали мы право штурмовать Берлин и первыми войти в него, первыми произнести слова сурового приговора нашего народа немецким захватчикам.

Я призываю вас выполнить эту задачу с присущей вам воинской доблестью, честью и славой.

Стремительным ударом и героическим штурмом мы возьмем Берлин, ибо не впервой русским воинам брать Берлин.

Советские богатыри!

Я призываю вас устремить все свои силы, волю, умение и решимость, мужество и отвагу на самоотверженное выполнение приказа нашего вождя товарища Сталина, приказа нашей Матери-Родины. Все необходимое для этого у нас есть в достаточном количестве.

От вас, товарищи, зависит стремительным ударом преодолеть последние оборонительные рубежи врага и ворваться в Берлин.

За нашу Советскую Родину, с именем Сталина —

вперед на Берлин!

Смерть немецким захватчикам!

Командующий войсками 1-го Белорусского фронта Маршал Советского Союза

Г. Жуков

Член военного совета 1-го Белорусского фронта генерал-лейтенант

К. Телегин

Глубокое молчание, охватившее весь полк, длилось еще некоторое время после того, как Дорохов закончил чтение Обращения…

Затем выступили летчики, штурманы, техники. С большим вниманием слушали мы взволнованное выступление майора Салова, на которого была возложена ответственность за нанесение сегодня первого бомбового удара по врагу. А смысл всех выступлений был один: сделать все, чтобы добить врага в его собственной столице, последнем его пристанище.

…Ровно полгода назад 16 октября 1944 года происходило памятное событие, прочно патриотической нитью связанное с этим митингом: делегация Киевского района Москвы передала полку 32 самолета-красавца Ту-2, построенных на средства трудящихся этого района. Каждому командиру торжественно вручался формуляр на самолет, около которого в четком строю замерли члены его экипажа. И Ивану моему был вручен формуляр на нашу «пятерку»…

И так же, как сегодня, был митинг, проходивший, как и сегодня, при реющем алым полотнищем полкового Знамени, охраняемом рослыми знаменосцем и его ассистентами. Тогда короткие прочувственные слова произнес секретарь Киевского райкома столицы Ликовенков. Он пожелал личному составу полка успехов в боевых полетах по разгрому коварного и жестокого врага, солдатского счастья. Выразил уверенность в том, что наши самолеты будут над Берлином.

С ответным словом выступили Дорохов, Байдаков, инженер эскадрильи Болдин. Они единодушно поклялись не жалеть сил и своих жизней для полной победы над фашизмом, заверили делегатов столицы, что оправдают оказанное им доверие, отомстят врагу за все злодеяния, совершенные им на вашей земле. Заверили также, что пожелание москвичей их однополчане воспринимают как наказ: врученные экипажам самолеты будут

над Берлином!

После митинга на левом борту каждого самолета в разрыве красно-белой по направлению полета молнии появилось такого же цвета знаменательное слово «МОСКВА». А под ним, мелким — «От трудящихся Киевского района».

…И вот теперь наказ москвичей и наша мечта — быть над Берлином — близки к осуществлению: совсем недалек день, когда самолеты с надписью «МОСКВА» появятся в небе Берлина.

«МОСКВА» над Берлином — это символично!

Мы — в готовности к вылету. Волнуемся — почему не вылетаем, погода-то хорошая?! Разъяснил полковой метеоролог: низкий туман, а затем плотная облачность, образовавшаяся в результате рассеивания тумана и дыма от многочисленных пожаров, покрывают большую часть территории противника, прилегающей к Одеру, в том числе и район Зеелова.

Плохо… Но всему, даже плохому, приходит конец. Мы слышим, как запускаются двигатели невидимых нам самолетов соседнего полка. А вот и видим, как взлетают его самолеты. Значит, слава богу, и до нас скоро очередь дойдет. Дошла. Получаем команду на вылет. Заняли свои места в кабинах. Ждем сигнала на запуск двигателей, который традиционно будет подавать Калиниченко. Нам он виден, поскольку полковой КП, с развевающимися над ним знаменами — желто-голубым, авиационным, и алым, полковым — рядом со стоянкой нашей «пятерки». Вот он, Калиниченко, поднес левую руку к глазам, посмотрел на часы, потом — на самолеты, неторопливо поднял вверх правую руку с зажатой в ней ракетницей, на какое-то мгновение замер в этой своеобразной позе и, наконец, выстрелил зеленую ракету — постоянный сигнал на запуск двигателей.

Быстро, без задержки запускаются опробованные заранее двигатели. Наша «пятерка» готова к рулению. И как только саловская «двойка» минула нашу стоянку, она двинулась вслед, выдерживая установленную дистанцию десять-пятнадцать метров. Я оглядываюсь назад. Довольно внушительное зрелище представляют полковые девятки: медленно, строго соблюдая заданные дистанции между собою, приближаются к старту тяжело нагруженные, полные скрытой мощи самолеты. Колонна девяток напоминает составленную из бусинок-самолетов гигантскую, зелено-голубую, с ярко-красными точками их килей и коков змею-ожерелье, которая, повторяя в своем движении изгибы рулежной дорожки, извивалась на серо-желтом фоне аэродрома.

Голова змеи-ожерелья — «двойка» Салова — уже почти достигла линии исполнительного старта, а хвост теряется где-то в

районе самолетных стоянок. Почему-то представилось, как, по мере взлета самолетов, эта змея-ожерелье постепенно будет укорачиваться и исчезнет, растворится в голубом небе, превратясь в стройную колонну двух построенных клином девяток.

Старт. Разбегается и отрывается от земли самолет Салова. И, как только между нижней частью саловского самолета и взлетной полосой образовалась ниточка просвета, на взлет пошла наша «пятерка». Все делается как положено: вовремя убираются закрылки и шасси, регулируются триммера. И вдруг — только-только убрались шасси — Иван громко:

— Смотри, смотри, впереди-то что!..

Впереди, как раз там, где саловский самолет выполняет первый разворот, сверкнули ниточки разноцветных трасс. Похоже на стрельбу… А на эти трассы идет и «пятерка» — ничего уже изменить невозможно, поэтому мы продолжаем полет, не изменяя курса и благополучно пристраиваемся к «двойке». Ничего с нами не случилось. И трасс больше не видно. Может, нам показалось?.. Опять голос Ивана:

— Посмотри, что-то у Салова не в порядке… Внимательно смотрю. Что это он закрылки из взлетного положения и шасси не убирает? Ну-ка, послушаем, о чем он с землей разговаривает. Переключаем СПУ на командную радиостанцию. В наушниках голос Салова:

— Авария, иду на вынужденную, группу вести Байдакову…

Снижаясь и разворачиваясь влево, саловская «двойка», похожая, с выпущенными на 15° закрылками и неубранными шасси, на большую взъерошенную птицу, уходит из строя нашей уже восьмерки и скрывается из глаз…

Мы встаем в правый пеленг к самолету Байдакова. Видим — и Василий Васильевич волнуется. И неудивительно. Любой экипаж волновался бы: так, нежданно-негаданно, получить приказ быть ведущим — первый раз! — полковой колонны. Ответственность-то какая!

…Идем с набором высоты. На Кельтшен — точку встречи с истребителями сопровождения, пришли в установленное время на высоте 4000 метров. Пока все получается нормально — встреча произошла так, как было задумано. Вот она — наша охрана. Четыре четверки «яков»: две — по флангам группы, две — сверху сзади. Такого прикрытия — почти по истребителю на каждый Ту-2 — мы еще никогда не имели. Значит, богато стали жить.

Теперь — на цель. Видим впереди Одер. А за Одером — море огня. Горит, кажется, все, что может гореть. Да-а, наша артиллерия и «горбатые» лихо поработали.

Линия фронта видна невооруженным глазом. Она обозначена заметной с высоты полета артиллерийской дуэлью с обеих сторон, усиленной с нашей стороны сверкающими молниями гвардейских «катюш».

Наша группа на боевом курсе. Цель просматривается отчетливо. Она дополнительно обозначается средствами наземного целеуказания — обрамлена сериями зеленых ракет со стороны наших позиций. Неплохо работает немецкая зенитная артиллерия. Но на нашей высоте полета ее эффективность невелика, так что не очень страшно, да и к разрывам зенитных снарядов, большинство из которых ниже нас, мы уже притерпелись. И истребителей противника нет — что они, дурные, что ли, на рожон лезть. Вон у нас какое мощное прикрытие! В общем, работать мы можем спокойно.

Мы делаем все по науке. И прицеливание. И сбрасывание бомб. И фотоконтроль. И противозенитный маневр при уходе от цели в сторону наших войск, на восток. Молодцы все-таки и Байдаков, и Миша Демарев!

…После выхода на аэродром истребителей и расставания с ними группа встала на курс в направлении Шнайдемюля.

И тут оказалось, что успешно выполненное экипажем Байдакова боевое задание сыграло с ним и с Мишей Демаревым злую шутку. Трудно судить, что там у них в кабине происходило. Нам — мне и Ивану — было видно, что они вели между собой оживленный диалог. Может, подтрунивали над своими переживаниями, когда внезапно, не успев как следует и утвердиться на своем месте в строю — слева от самолета Салова, — получили они ответственнейший приказ вести всю группу на боевое задание. Может, радостно обсуждали детали успешного боевого вылета — бомбы-то точно своими разрывами перекрыли цель и потерь группа избежала. Может, посчитали, что все трудности уже позади, что на земле их ожидает заслуженная похвала, что можно несколько расслабиться, не столь много внимания уделять завершающему этапу полета: самое главное-то сделано.

Все могло быть.

Так или иначе, что-то из этого «все» привело к тому, что они после пролета пункта Ландсберга, в районе которого располагался аэродром истребителей и курс полета на который от Зеелова совпадал с протекающей через Познань рекой Варта, продолжали вести группу вдоль этой реки, принимая ее за реку Нотец, впадающую восточнее Ландсберга в Варту и ведущую в Шнайдемюль. А причина этому одна — пренебрежение золотым штурманским правилом: одно средство самолетовождения

проверяй и контролируй другим. Они же не посчитали нужным проверить, совпадают ли другие ориентиры, кроме реки, с заданной линией пути, уточнить показания магнитного компаса и радиокомпаса — зачем что-то сличать, проверять, когда ясно, что они летят вдоль реки Нотец, которая наверняка приведет всю группу в Шнайдемюль…

То, что группа уклоняется вправо от маршрута, заметили многие экипажи.

Разговор с Иваном:

— Смотри, Павлович, — показываю ему полетную карту, — отклоняемся вправо, в направлении Познани. Видишь, вот и эта железная дорога Кюстрин-Шнайдемюль, и река Нотец от нас далеко слева остаются…

Тот посмотрел на карту, потом налево, на местность. Помолчал. Еще раз посмотрел на местность.

— Точно. Да и стрелка РПК, смотри, показывает: аэродром слева!.. Слева!.. Чтобы выйти на него, надо на 20° влево довернуть. А может, группа получила команду идти на другой аэродром, а мы с тобой эту команду прослушали? Переключи-ка СПУ на командную радиостанцию, вдруг что-то интересное услышим…

В наушниках шлемофонов раздраженный разговор кого- то из летчиков с Байдаковым:

— …Командир, уклоняемся вправо, идем на Познань.

— Ошибаешься. Видишь под нами река Нотец? Она ведет на аэродром.

— Это но Нотец. а Варта.

— Не путай, идем правильно.

Иван переключил СПУ на внутреннюю связь:

— Точно. Байдаков с Демаревым перепутали…

— Может, выйти вперед, как положено по штурманским правилам, показать им правильное направление полета?..

— Так ему кто-то из наших сказал, что не туда летим… Подождем немного, посмотрим, что будет, топлива еще много…

А ничего не было. Не было, пока все экипажи и, конечно, байдаковский, не увидели впереди, справа по полету, руины древнего польского города Познани — след яростных боев при его штурме нашими войсками в феврале этого года. И тогда группа выполнила крутой разворот влево почти на 90° в направлении «родного» Шнайдемюля.

В целом, не считая этого досадного эпизода, боевой вылет закончился благополучно. А о конфузном эпизоде много не говорили: мало ли чего не бывает на войне.

Напряженным был боевой день — 16 апреля 1945 года. Полк выполнил еще два успешных боевых вылета: нанес мощные бомбовые удары по скоплению войск и боевой техники противника на железнодорожной станции Фюрстенвальде, что в сорока километрах строго на запад от Франкфурта-на-Одере, и снова — по вражеским позициям на Зееловских высотах. Вечером, когда мы, усталые, разморенные после хорошего ужина с заслуженными ста граммами, с не прошедшей еще от событий минувшего дня взволнованностью — три вылета в день для бомбардировщиков, наносящих массированные удары, случай исключительный, — шумно делились рвущимися наружу впечатлениями от увиденного, услышанного, запомнившегося, выполненного, — к нам, сразу притихшим, подошел майор Салов.

Не везет мне, — сокрушенно проговорил он, с непривычной для него долей зависти глядя на наши возбужденные лица, — когда перед вылетом приходится речь произнести. Вот и сегодня, так уж не хотелось на митинге выступать, да замполит уговорил. «Ты, говорит, основной ведущий, полк сегодня в бой поведешь… тебе и карты в руки… Люди ждут твоего слова…» Я человек не суеверный, но заметил: как только выступлю или выскажусь на каком-то собрании, так что-нибудь да случится. И сегодня ведь все вроде началось хорошо. Перед взлетом с удовольствием посмотрел, как вы красиво рулили. Подумал: «Сила! Дадим фашисту прикурить!..» Только взлетел — попал в полосу каких-то необъяснимых взрывов. Проскочил эту полосу. Стал убирать шасси — не убираются. Не убираются и закрылки. Значит, думаю, гидросистема из строя вышла. И все потому, что на митинге выступил. Ну а что было дальше, вы сами видели: доложил на КП, передал командование боевым порядком Байдакову… Произвел посадку с бомбами нормально. А на самолете техники обнаружили перебитую осколком снаряда трубку гидросистемы. Гидросмесь вся вытекла, поэтому нельзя было убирать или выпускать шасси, закрылки, открывать и закрывать бомболюки, температурные шторки двигателей. Обидно, что без меня сегодня воевали, хорошо воевали… Теперь зарекся: перед вылетом — никаких выступлений.

— А что взрывалось-то? — спросил кто-то из нас.

— Очевидно, по курсу взлета недалеко от аэродрома находится склад боеприпасов. Вот он и начал взрываться. А почему начал взрываться, когда мы взлетали, и есть ли там в самом деле склад — СМЕРШ разберется. Само собою, думаю, ничего не взрывается.

18 апреля. Все живем одним желанием: как можно больше оказать помощи нашим наступающим на Берлинском направлении войскам. Но — опять нет погоды в районе боевых действий. Майор Салов дважды пытался вести полк на боевое задание. Первый раз полковая группа пробилась через облачность к цели, но она была закрыта облаками. По команде с земли бомбы пришлось спросить в близлежащем к аэродрому озере. Во втором вылете погода резко ухудшилась, даже до аэродрома истребителей — нам местом встречи снова установили их аэродром — не дошли, и Салов дал команду садиться с бомбами. Ничего, все приземлились нормально, хотя многие самолеты, как и наша «пятерка», несли на себе по три тонных бомбы.

Обидно: столько усилий — и напрасно. Я даже в летную книжку не стал эти вылеты заносить — задание-то не выполнено. Зря, наверное: ведь если летчик-истребитель в боевом полете не собьет самолет врага, ему же такой боевой вылет наверняка засчитают.

20 апреля. Наконец-то настал долгожданный день: мы идем на Берлин! Цель — вражеские позиции на «непреодолимом», так говорилось в специальном приказе фашистского командования по обороне Берлина, внутреннем оборонительном обводе германской столицы, который почти совпадает с линией берлинской окружной железной дороги.

Вроде бы нас уже трудно чем-нибудь удивить — многое мы видели, многое пережили, многое сделали. Но это ж — Берлин! Логово фашистского зверя! Пока еще живого и яростно огрызающегося. И наши Ту-2 с ярко-красным знаменательным словом на бортах «МОСКВА», и мы таки будем над Берлином. Это здорово!

Каждого из нас охватило смешение чувств. И удивления — Берлин же! И неверия — да не может быть! И что-то похожее на чувство мести — ну, вы, которые в бункерах! Теперь на себе узнаете, что такое наши Ту-2! И уверенности: все сделаем как надо, не впервой русским воинам брать Берлин! И опасения — минуют ли тебя, твой самолет снаряды злобно изрыгающих огонь вражеских зениток и истребителей. И ожидания — скорей бы вылет, а то по какой- нибудь причине отменят…

Но воодушевлены были все. С исключительным усердием, в приподнятом настроении готовили самолеты к вылету наши техники и механики, внимательно проверяли они все самолетные системы. Особенно вдохновенно вели себя оружейники. А как же! Они ведь готовят тонные и полутонные бомбы, предназначенные обрушить свою фугасную мощь на головы гитлеровского охвостья,

засевшего в укреплениях Берлина!

Иметь дело с такими неподъемными «штучками», как фугасные бомбы, оружейникам, среди которых было много девушек, нелегко. Но и тут они не растерялись. Когда наш летный экипаж приблизился к своей «пятерке» для предполетной проверки самолета, подвески и снаряжения бомб, то были крайне удивлены: тяжеленные бомбы ворочали… пленные гитлеровцы! А наши симпатичные оружейницы, с этаким независимым видом, будто они много раз имели дело с пленными, командовали: «Сюда!», «Туда!», «Назад!»… Немцы их прекрасно понимали. И исполняли все, что требовалось, охотно. Очевидно, рады-радешеньки тому, что война для них уже закончилась, пусть даже пленом. Плен все же лучше, чем смерть, читалось по их глазам, заискивающим улыбкам, поведению.

На многих бомбах, в том числе и подготовленных к подвеске на наш самолет, белой краской выведено: «Подарок Гитлеру!», «На Берлин!», «Смерть фашизму!» И даже по- немецки: «Ein Geschenk fur Hitler!» («Подарок Гитлеру!»).

Готовясь снаряжать взрывателями «наши» бомбы и видя, что мы с недоумением рассматриваем немецкую надпись, звеньевой оружейник Боря Ардзинба пояснил:

— Да это вон тот немец, — он кивнул головой в сторону молодого белобрысого пленного, старательно кантующего решетку от тысячекилограммовой фугаски, — захотел личное послание своему фюреру с нашей бомбой переправить. Видно, их фюрер ему много неприятностей доставил. Мы разрешили, раз это для пользы дела. И подумали: а вдруг послание на немецком языке быстрее найдет своего адресата…

Взволновала надпись «За маму!». Так, наверное, могла написать только девушка…

Митинга не было. Агитировать было и некого, и незачем. Все понимали, что надо делать. Ждали только: когда?

Было обычное предполетное построение летного состава. Но оно, за исключением нескольких моментов, имело и нечто необычное.

В боевой полет пойдут две девятки. Ведущий первой — Салов. Вот он стоит около дающего последние указания Дорохова и, как воды в рот набрал, — молчит. Мы-то его понимаем.

Наша «пятерка» по традиции пойдет справа от самолета Салова. Уточнен маршрут полета, место и порядок встречи с истребителями сопровождения, сигналы взаимодействия с ними и с наземными войсками. Это пока что все обычное, что бывает на каждом предполетном построении. А потом началось необычное.

Необычна была цель — Берлин. Когда Дорохов уточнял положение точек прицеливания, особенно значительно выговаривая «Берлин», «Берлинское направление», «Берлинская окружная дорога», «Фашистские войска, обороняющие Берлин», — значительность и необычность предстоящего боевого вылета передалась и нам.

Необычным было сообщение о том, что между нашими и англо-американскими войсками установлена демаркационная линия, проходящая с юга на север по течению рек Мульда и Эльба примерно до пересечения последней с меридианом города Шверина, а дальше — строго на север до Мекленбургской бухты Балтийского моря. Приближаться к этой линии ближе 20 километров или — не дай бог! — пересекать ее строжайше запрещено. Нам сообщили знаки и сигналы взаимного опознавания наших войск и войск союзников.

Мы прикинули по карте: от Берлина до демаркационной линии — около сотни километров. Это примерно десять минут полета на наших Ту-2.

— Смотри-ка, совсем близко до второго фронта! — удивился, не разучившийся всему удивляться Иван Луценко. — Должны наши войска скоро с союзниками встретиться.

Он был недалек от истины. Впрочем, это было ясно каждому из нас.

Необычной, наконец, была и доведенная до нас информация Военного совета фронта о том, что наша дальнобойная артиллерия сегодня, 20 апреля 1945 года, начала вести огонь по отдельным целям в Берлине, в том числе по рейхстагу. Ну, а раз дело дошло до «бога войны» — конец фашизму близок. Мы постараемся его ускорить.

…Мы, экипаж, в кабине «пятерки». Все у нас готово. Ждем сигнала на запуск двигателей. Волнуемся: каким получится первый боевой вылет на фашистскую столицу. Я даже — чего никогда не было — не выдержал, закурил в кабине. Чтобы нервы успокоить. Иван, учуяв запах табачного дыма, обернулся, посмотрел на меня, понимающе-укоризненно покачал головой. Ничего не сказал. Хотя — не положено.

Ракета. Так. В кабину, через меня, пробирается Вася Рухлов — наш техник, помогает Ивану запустить двигатели. Убедившись в их четкой работе, он, ободряюще похлопав нас по плечу — дескать, все будет в порядке, — соскальзывает по правой плоскости самолета на землю. Отбежал в сторону, внимательно наблюдает за нами. Видно — переживает.

Выруливаем за «двойкой» Салова. Почему-то опять захотелось увидеть: а что у нас сзади. А сзади — одна и та же, не раз

виденная, динамичная картина: вырулившие со своих стоянок самолеты змейкой тянутся вслед за нами к старту. Но вот что-то случилось с этой змейкой, она как бы разделилась на две части: одна — меньшая, продолжает свое поступательное движение к старту, а вторая — большая, замерла на месте. В чем дело?.. А… Понятно. Самолет Лени Белоусова, ведущего левого звена в нашей девятке, стоит, накренившись вправо: колесо его правого шасси сошло с рулежной дорожки и увязло в песчаном грунте аэродрома.

Видно, как белоусовский штурман Коля Пахомов выскочил на плоскость самолета, руками машет в направлении самолетных стоянок, сигналит, помощи просит… А вон и выручка спешит — целая куча «технического» народа устремилась к скособочившемуся самолету, благо, стоянки недалеко. Сейчас водворят его, самолет, на рулежку… Так. Раз- два, ухнем: толкают, облепив самолет со всех сторон. Порядок. Отставшие самолеты, возглавляемые белоусовской «тридцаткой», начинают догонять переднюю часть полковой змейки и вскоре она приобретает свой первозданный вид. Вот что значит — нервное перенапряжение. Даже у такого опытного летчика, как Леня Белоусов, нервы немножечко сдали, перестарался, не удержал в развороте самолет на рулежной дорожке…

Наши девятки в полете. Высота небольшая — около 2000 метров. А под нами — хорошо просматриваемая земная поверхность. Надо полагать, что и с земли нас хорошо видно — легче будет «якам» к нам пристраиваться. Что в свое время они и делают, над своим аэродромом занимают положенные им месте в общем боевом порядке. Ого! Вот это «охрана»! 24 «яка» на 18 Ту-2! Значит, вражеских истребителей нам опасаться нечего. Только бы их зенитки нам не помешали…

Внимательно всматриваюсь вперед. Там, в сером мареве смога, образовавшегося из рассеивающегося тумана, дыма и пыли от взрывов снарядов и бомб, с разрушенных и разрушаемых объятых огнем зданий — Берлин. По мере приближения к городу четче и объемней становятся детали его пригородов: зданий, каналов, берегов Шпрее, путей сообщения. А вот узкой поблескивающей ленточкой огибает городские кварталы окружная железная дорога — тот самый внутренний оборонительный обвод, на котором располагается наша цель. Обнаружить ее нам опять помогают фейерверком взметнувшиеся в нужном направлении со стороны наших позиций серии зеленых ракет. Ничего не скажешь: очень оперативно и точно делают свое дело наши наземные средства целеуказания.

Теперь — по отработанной до автоматизма, проверенной в боях методике, обычная работа на боевом пути — прицеливание, сброс бомб, фотоконтроль, уход от цели с противозенитным маневром…

В предыдущих полетах мне как-то не удавалось проследить за траекторией падающих на противника бомб с момента их отрыва от самолета до взрыва на земле — не позволяли большие высоты бомбометания и обстановка полета. В этот раз такая возможность представилась, поскольку и высота — специально уточнил по высотомеру — лишь 1800 метров, и «фоккеров» не видно, и вражеские зенитки молчат. А ведь это — Берлин!

Странно… Очевидно, — дело было под вечер — раньше над городом стояла низкая облачность, исключающая удар бомбардировщиков — противник ослабил бдительность и появление над головой наших девяток для него оказалось неожиданным. А может, вынужденный все свои усилия направлять на отражение неудержимо-яростного штурма нашими наземными войсками на последнем рубеже своей обороны он, противник, просто был не в состоянии организовать свое противовоздушное прикрытие.

…А сейчас, нажав кнопку сброса бомб, я гляжу вниз, под видимую мне правую плоскость «пятерки». Впечатляющее зрелище!

Все три тонные бомбы, напоминающие огромных черных майских жуков, с распущенными летательными крылышками-стабилизаторами, оторвались одна за другой от самолета и сразу же очутившись на десять-пятнадцать метров ниже него — именно на такое примерно расстояние подбрасывает вверх облегченный почти на 30 процентов веса самолет его подъемная сила в момент сбрасывания бомб — выстроились «ступеньками», на одинаковых дистанциях и превышениях одна относительно другой и, по инерции, какое-то неуловимое мгновение продолжают поступательное движение вперед точно под самолетом, мелко, почти незаметно вздрагивая и покачиваясь, словно раздумывая: что предпринять дальше?

Приобретя необходимую устойчивость и опустив тупорылые, оснащенные взрывателями, головки, они сначала медленно, а затем все быстрее и быстрее устремляются вниз, к цели, по необычной, если наблюдать с самолета, кривой и со странным, на первый взгляд, изменением скорости своего полета.

Интересно было смотреть, как они, теряя высоту, отставали от самолета, вначале ускоряя, а потом замедляя свое движение «назад» относительно самолета; в определенный момент это движение, казалось, вовсе прекратилось: выстроившись в

кильватерную колонну, бомбы как бы опускались вертикально вниз; затем глазам предстало совсем уж вроде необъяснимое: снова наращивая поступательную скорость в кажущемся стремлении вновь очутиться под самолетом, стремглав несутся бомбы по-над самой землей и, почти осуществив это стремление, заканчивают свой причудливый полет чуть сзади самолета, на расстоянии, именуемом в баллистике «отставанием бомбы», мощным взрывом своей начинки — тротила.

…Вздыбленную землю, взметнувшиеся вверх желто-огненные всплески взрывов, рушащиеся, как игрушечные домики, многоэтажные здания, переламывающиеся, как спички, и разлетающиеся в стороны столбы и мачты электропередач, заводские трубы — вот что породили на земле взрывы наших бомб.

Ни разу мне не довелось наблюдать картину бомбового удара во всей ее динамике. Результаты ударов — да, видел. А картины процесса развития и динамики — от сброса до взрыва тяжелых бомб — нет, не видел. А тут — довелось. Внушительная картина. Вряд ли гитлеровцы сумеют оказать сколь-нибудь серьезное сопротивление нашим наступающим войскам на так авиационно «обработанном» участке обороны.

Когда летный состав расположился за празднично убранными, в знак успешного вылета на Берлин, столами офицерской столовой и предвкушал особо вкусный, обещанный по этому поводу поварами, ужин, Салов, провозглашая тост за нашу близкую Победу, сказал, что с такими ребятами, как мы, можно выполнить любую боевую задачу, что, одним словом, мы молодцы.

Мы — молодцы. Это хорошо Ужин действительно оказался отменным. Это тоже хорошо.

22 апреля. Сегодня — 75 лет со дня рождения В. И. Ленина. О том, чтобы достойно отметить этот юбилей, говорилось на предполетном построении всего полка. А отметить знаменательный юбилей мы могли лишь одним: обрушить на головы врагов разящий бомбовый груз, на головы тех, кто попытался уничтожить созданное Лениным социалистическое государство — Союз Советских Социалистических Республик.

И — отметили. И — нанесли. Нанесли, обрушив мощный разящий удар по позициям фашистского зверя в его логове — Берлине. Нанесли, несмотря на сложные метеорологические условия, из-под самых облаков, с высоты всего 1300 метров. Нанесли очень удачно, в чем большая заслуга майора Салова —

ведущего полковой группы в этом, посвященном ленинскому юбилею, боевом вылете.

23 апреля. Стоит очень плохая нелетная погода. Мы сидим у самолетов с подвешенными бомбами в готовности к вылету. Отбой готовности дали только вечером.

После ужина комсомольцы батальона аэродромного обслуживания (БАО) пригласили летный состав к себе на встречу. Торжественная, теплая встреча получилась. За столом президиума — командир дивизии полковник Лебедев, справа от него — наши Салов и Дорохов, слева — командир БАО Попов, комсорг батальона.

В начале встречи до присутствующих было доведено воззвание Военного совета фронта к бойцам, сержантам, офицерам и генералам по случаю начала штурма Берлина. В нем говорилось: «… перед вами, советские богатыри, Берлин. Вы должны взять Берлин и взять его как можно быстрее, чтобы не дать врагу опомниться… На штурм Берлина — к полной и окончательной победе, дорогие товарищи!..»[8]

Затем делились своими впечатлениями о боевой работе наши летчики, штурманы, радисты, стрелки… В заключение выступил майор Салов. Его — это было заметно всем — «уговорил» выступить полковник Лебедев, дав ему весьма лестную характеристику. Собственно, такую, которую тот вполне заслуживал.

Салов говорил не о себе, а о боевых делах своих однополчан, о тех, кто не вернулся с боевых вылетов. От имени однополчан он заверил слушавших его, что задачу, поставленную в воззвании Военного совета фронта, полк выполнит, сделает все от него зависящее для полной и окончательной победы над ненавистным врагом.

С большим вниманием слушали окающий голос Салова и мы, не раз участвовавшие с ним в боевых полетах, и, полуоткрыв рты — так это было для них таинственно-интересно, — комсомольцы батальона. А потом они, комсомольцы, преподнесли Салову огромный, завязанный двумя кумачовыми бантами — чувствовалось, что тут не обошлось без девичьих рук — букет полевых цветов. На ленте букета надпись: «Майору Салову от комсомольцев части подполковника Попова».

А поздним вечером мы узнали приятную новость: Приказом Верховного Главнокомандующего объявлялась благодарность доблестным войскам 1-го Белорусского фронта, отличившимся при прорыве обороны и начавшемся штурме Берлина.

Среди отличившихся в этих боях соединений указывалось и

«…летчики… генерал-майора авиации Скока…»

Значит, и летчики нашей 326-й бомбардировочной авиационной дивизии, значит, и нашего 6-го бомбардировочного авиационного полка, значит, это и про нас…

Разве это не приятно?!

25 апреля. Погода в районе аэродрома, если смотреть с земли, хорошая. Получаем боевую задачу: нанести бомбовый удар двумя девятками по центру Берлина, в точнее, — опорному пункту и скоплению фашистских танков в районе так называемой Имперской канцелярии.

Во дворе этого здания находится бункер ставки Гитлера, где, по неизвестно откуда полученным сведениям майора Резника, засели, охраняемые не одной сотней эсэсовцев, Гитлер и его ближайшие сподручные.

Мы знали, что бои в запертом нашими войсками Берлине стремительно перемещаются от его окраин к центру; что оборона противника с каждым шагом вперед наших солдат становится все плотнее и плотнее, упорнее и упорнее; что главари 3-го рейха, несмотря на явную близость своего краха, потребовали от солдат, запуганных россказнями геббельсовского ведомства о зверствах большевиков, сражаться до последнего патрона, поставив, кроме того, под ружье — в отряды «фольксштурма» — старого и малого, мужчин и женщин; что еще крупный военный гарнизон Берлина, состоящий в основном из эсэсовских частей, обороняется умело и ожесточенно — там война идет не на жизнь, а на смерть.

Знали мы и то, что страстное желание поскорее покончить с войной, а это у каждого советского человека неразрывно воспринималось с необходимостью взятия Берлина, заставляло, воодушевляло наших воинов проявлять чудеса храбрости и решимости, отваги и героизма, готовности идти на любые жертвы ради достижения победы.

Знали мы все это и переживали: там наши воины, не жалея сил и жизней своих, неся большие потери, ведут непрерывные — днем и ночью — яростные бои, а мы — какой уж день! — оказать им помощи не можем. Как бы облегчила их невыразимо-тяжелую участь наша помощь: разбитые нашими фугасками доты, дзоты, опорные пункты… Сколько бы при этом напрасных смертей можно было бы избежать…

На коротком предполетном построении летного состава был уточнен боевой порядок полка. Первую девятку, составленную из экипажей остатков нашей и третьей эскадрильи, поведет Салов. Его заместителем и левым ведомым — замкомэска-три Беспалов. Правым ведомым — наш экипаж. Ведомые звенья поведут: слева

— Леня Белоусов, справа — Коля Цыба.

Вторую девятку — вторую эскадрилью — поведет ее командир Половченко.

Была также определена бомбовая нагрузка самолетов — максимально возможная — и указан порядок выхода на цель и уход от нее.

Остальные детали выполнения боевого задания в уточнении не нуждались: за двое с лишним суток вынужденного отлучения от боевых полетов нами было изучено-переизучено, уяснено-переуяснено все, касающееся боевых действий по Берлину, от «а» до «я».

…Полк в полете. Идем к месту встречи с истребителями сопровождения. Погода, такая хорошая в Шнайдемюле, начинает, по мере удаления от него, ухудшаться. А в районе аэродрома истребителей вблизи Кюстрина, где должно состояться наше «рандеву», местность оказывается покрытой семи-восьмибалльной облачностью. Вдруг саловская «двойка», а за ней и все самолеты группы ринулись в крутом планировании через разрыв облачности к земле — наверное, Салов получил команду с КП на выход под облака. Так оно и есть. Выходим в район нужного аэродрома. Нас с него заметили, и наши экипажи получили редкую возможность воочию наблюдать мастерские взлеты и пристраивания к нашим девяткам пар юрких «лавочкиных».

Теперь — на цель. Сквозь просвет в облачности всем боевым порядком выходим за облака на высоте около 3000 метров.

Цель накрыта! Справа вверху — командир и ведущий группы майор Салов В. Г., слева внизу — его штурман старший лейтенант Чуверов Е. Г.

Своеобразный воздушный пейзаж открылся перед нами: простирающееся до самого горизонта белоснежное, с темно-синими пятнами просветов, облачное поле, покрытое там и тут облачными же холмами, горками и даже Казбеками и эльбрусами мощных, отливающих темной синевой кучевых облаков, вершины которых терялись где-то в голубой выси.

Холмы и горки мы «проскакивали», не изменяя курса, а облачные башни казбеков и эльбрусов обходили, соблюдая общее направление полета на Берлин, стороной, дабы не испытывать на своих самолетах воздействия восходящих и нисходящих потоков воздуха, свойственных кучевым облакам, и не поставить под угрозу сохранность боевого порядка группы. Так, представляется, размышлял Салов, вынуждая обе девятки и сопровождающих их истребителей выполнять тот или иной маневр вслед за своей «двойкой».

В первом случае — при «проскакивании» — то один, то другой из самолетов отдельных звеньев, а то и сами звенья как бы проходили сквозь полупрозрачные слои облачных холмов и горок, а иногда оказывались в удивительно странном положении: фюзеляжи и плоскости самолетов погружались в лохматую пену

облачности, на поверхности же виднелись лишь поблескивающие плексигласовые фонари кабин с торчащими в них головами членов экипажей.

Во втором случае — при обходе заоблачных казбеков и эльбрусов — наши самолеты нам самим казались кружащимися мошками около сверкающих подсиненной белизной сахарных головок.

Временами казалось: не самолеты движутся в этом волшебном облачном царстве, а облака — холмы и горки — стремительно надвигаются на самолеты, облачные монбланы величественно проплывают мимо них. Ощущение — сильнейшее…

Но это сильнейшее ощущение все же было мимолетным, не главным. Некогда было нам любоваться небесными прелестями. Над нами довлела тягостная, неотвязная мысль: неужели Берлин будет закрыт облаками, неужели мы не выполним такую нужную боевую задачу?

Ловим каждый просвет в облаках, чтобы проверить и, при необходимости, скорректировать по наземным ориентирам правильность нашего полета. Пока идем точно. Вот- вот начнутся пригороды Берлина, а облачность не кончается. Что ж будем делать?.. Из-за облаков, вне видимости цели, удар невозможен. Подключаем СПУ к командной радиостанции: может, узнаем что-нибудь… Слышим голос Салова, запрашивающего у КП воздушной армии разрешения выйти под облака. После некоторой тягостной для нас паузы с КП последовал хитрый ответ — наверное, там, у командующего генерала Руденко, долго его обдумывали: «Разрешается нанести удар визуально»…

В Берлинской наступательной операции принимало участие до 8400 советских

самолетов. Советские истребители в воздушных боях сбили более 1100 вражеских самолетов, а наши бомбардировщики и штурмовики уничтожили большое количество солдат, офицеров и боевой техники фашистов

Как это понимать? А если цель закрыта облаками и ее визуально не обнаружишь? Непонятно.

Салов понял так, как подсказывали ему его недюжинная интуиция, готовность взять ответственность за принятое решение на себя, отсутствие боязни пойти на риск, уверенность в своих возможностях и возможностях своих ведомых. Он, обнаружив разрыв облаков — «окно», образовавшееся, к нашему военному счастью, над окраиной Берлина, сквозь которое просматривался искомый нами центр города, «ухнул» в это «окно» свою «двойку» и все самолеты группы… Началось пологое пикирование.

Я окинул взглядом устремленные к земле самолеты группы. Справа — звено Коли Цыбы, сзади — девятка Половченко, слева — звено Лени Белоусова под эскортом восемнадцати — один к одному — Ла-7, слитно, — как будто летчики этих самолетов все время только тем и занимались, что в полковом строю пикировали, да облачность пробивали, — самолет к самолету, выдерживая заданные интервалы и дистанции, расположились в одной, наклоненной к горизонту градусов под 60, плоскости. Как будто летели они таким слитным строем в горизонтальной плоскости, а она, эта плоскость, вдруг почему-то вместе с самолетами взяла и наклонилась…

Постой, постой, а где же самолет саловского заместителя Беспалова? Его нет на своем месте — слева от «двойки»!.. Взглянул вверх назад. А-а… Вон он где. Решил выйти под облака одиночно. Все в разброд, один Беспалов в ногу… Конечно, так безопасней, но…

Смотрю на приборы. По мере стремительного уменьшения высоты — 3000… 2500… 2000… 1500… метров, не менее стремительно возрастает и скорость — 500… 550… 600… 700… 750… километров в час. Ого! Скоро стрелка указателя скорости, рассчитанного на предельную скорость 800 километров в час, до упора дойдет…

Взглянул вниз. А оттуда… с вражеских позиций — целый фонтан красно-оранжевых трассирующих пуль и снарядов. Все, что у гитлеровцев могло стрелять, очевидно, стреляло по нашим самолетам. Но странное дело: казалось, пули и снаряды противника обладали тем же необъяснимым магнетизмом, что и наши самолеты. Поэтому их трассы, вначале направленные прямо на нас, затем, следуя по искривленным, под влиянием того же магнетизма наших самолетов, загадочным «магнитным» линиям-изгонам, как бы изгибались и обходили нас снизу и сзади. На

самом же деле, наши пикирующие самолеты, с необычайной для них скоростью — более 800 километров в час, — опережали траектории вражеских трасс, рассчитанных, очевидно, для обычных — до 600 километров в час — скоростей самолетов Ту-2.

Мы неслись навстречу земле, наблюдая, как смутные очертания городского ландшафта, изувеченного следами прошедших и идущих сейчас боев, на глазах укрупнялись, превращаясь в полуразрушенные кварталы, в стены коробок зданий, с пустыми глазницами окон и дверей, в гигантские, поднимающиеся в небо огненные смерчи пожаров…

Впереди просматривается наша цель — вон она, недалеко от громадного, буквой «Г», здания Имперской канцелярии. Мы вышли на боевой курс настолько точно, что поворачивать не было необходимости.

…При резком снижении — ощущение своеобразное: уходит из-под тебя сиденье, словно какая-то неведомая сила приподняла твое тело вверх так, что голова твоя слегка ударяется о колпак фонаря кабины; затем — пружинистый, почти незаметный толчок снизу, будто бы та же неведомая сила потихоньку опустила тебя на сиденье и вновь поднимает вверх… Ты как бы некоторое время пребываешь в невесомости.

На высоте около километра, следуя маневру саловской «двойки», самолеты группы выводятся в горизонтальный полет. При этом тоже возникает своеобразное, но несколько другое ощущение: ты становишься намного тяжелее своего веса; возникшие в твоем бедном теле излишки килограммов прямо-таки вдавливают все твое существо в сиденье.

Мы — в горизонтальном полете, высота которого уменьшилась за счет просадки при выводе самолетов из пикирования еще на 200 метров. И — на боевом пути. Открываем бомболюки. Не обращая внимания на непрекращающийся зенитный огонь, выполняем прицеливание.

В нужный момент, как по команде, все самолеты сбросили бомбы. Точно по цели сбросили. В этом мы убедились в момент фотоконтроля их взрывов. И в то же мгновение самолеты группы тряхнула ударная волна этих взрывов — высота-то лишь 800 метров! Нам она вреда не причинила, а вот от оборонительных сооружений противника в районе цели мало что осталось…

Маневрируя курсом и высотой, Салов выводит группу на окраину Берлина, уже занятую нашими войсками, и над озером Хафель у Потсдама плавно разворачивает ее вправо, в обход города с севера.

Мы идем на высоте 300 метров; настроение — лучше не надо: в сложных условиях задачу выполнили, надо думать, неплохо. Можно перевести дыхание, чуть — но не более — расслабиться. Посмотреть, что творится вокруг. И на земле, и, что особенно нас всегда интересует, — в воздухе. Тем более что нам сейчас ничто и никто не угрожает: под нами — наши войска, значит, зенитного огня бояться не надо; над нами и по флангам девяток — «лавочкины», значит, если и встретится на нашем пути заблудившийся «фоккер» — ему не сдобровать. Так что возможность увидеть, что творится в небе Берлина, у нас имеется.

А творится там настоящее воздушное сражение. Наверно, одно из последних сражений, поскольку еще оставшиеся у гитлеровцев считанные аэродромы блокированы нашими истребителями, а авиация противника, как, собственно, и все его войска, на грани разгрома. Но — на грани… Поэтому, огибая город с внешней стороны окружной железной дороги, мы с понятным волнением переводили свои взоры с одного участка берлинского неба на другой.

Оно было заполнено самолетами. И бомбардировщиками. И штурмовиками. И, больше всего, истребителями. И нашими, и фашистскими — где какие — сразу их в столпотворении и не разберешь.

В самом низу на бреющем полете проносились, прокладывая путь нашим, штурмующим центральные районы Берлина войскам, штурмовики Ил-2. В мареве пыли, копоти, дыма, сгустившемся у земли, видны были мелькающие огоньки раскаленных газов у вытянутых вдоль двигателей штурмовиков выхлопных патрубков.

Из-под нижней кромки облаков наносили бомбовые удары по противнику звенья Пе-2 — и с горизонтального полета, и с пикировки. Сброшенные ими и штурмовиками бомбы, вкупе с «катюшинскими» реактивными снарядами, перемалывали Берлин в развалины, сеяли всюду разрушения, пожары, смерть. Берлинцы, пожалуй, заслуженно испытывают на себе невзгоды затеянной правителями нацистской Германии войны. В свое время летчики из люфтваффе причиняли все это жителям многих тысяч городов и сел нашей страны и Европы. Это — справедливое возмездие.

Занимая все пространство над Берлином, замысловатыми молниями проносятся истребители. Весь обозримый кругозор пересекают пунктиры пулеметных и пушечных трасс. Оранжево-красных — немецких, зеленых — наших. То там, то здесь вдруг

какая-то трасса оборвется — прямое попадание в самолет — и горящий факел, волоча за собой шлейф черного дыма, устремляется к земле. Иногда над факелом — парашют и маленькая фигурка под ним. А иногда — только факел. А вот, вдалеке — подбитая «пешка», Пе-2, тоже пылающим факелом рушится вниз. Рушится, оставляя позади и выше себя, три, ступеньками выстроенных, раскрытых парашюта. Хоть бы уцелели ребята…

Переключаем СПУ на командную радиостанцию; интересно, что за разговоры ведутся в эфире боевого берлинского неба?

А там слышится голос войны: смесь короткой, четкой, как тататаканье самолетной пушки, речи и наивно-ребяческих — воевали-то молодые — фраз, непечатных ругательств, которые, очевидно, воспринимались не как грязное сквернословие, а как одно из проявлений душевной напряженности человека в сложнейших — на грани жизни и смерти — обстоятельствах.

«Бей!», «Еще один заход!», «Делай, как я!», «Прикрой хвост!», «Горишь, Иван!», «Справа огонь!», «Прыгай!», «Вот тебе, гад проклятый!», «А… не хочешь!», «Так твою!..», «Прощайте, ребята…», «Что ты, дурак, делаешь?!», «Мама, милая…» — вот такого порядка набор слов и фраз услышали мы в наушниках своих шлемофонов. И произносили их те ребята, которые вот сейчас, на наших глазах, на тех самолетах, которые мы видим, — бомбардировщиках, штурмовиках, истребителях, в сложнейших условиях ведут бой.

Вдруг в наушниках наших шлемофонов прозвучал вызов-зуммер, а затем в них раздался приподнято-четкий голос стрелка-радиста Леши Тихонова: «Командир! Радиограмма Салову — и нас касается: «Леопард 101 (позывной Салова). Командующий благодарит за отлично выполненное задание в результате дерзкого налета!»

Я смотрю на своего Ивана. А тот, повернувшись ко мне расплывшимся в широкой улыбке лицом, — ай да мы! — торжествующе потрясал высоко поднятой правой рукой с оттопыренным вверх большим пальцем. Затем, сразу посерьезнев, задумчиво произнес почему-то на родном украинском: «Що ж… воно, мабуть, так и було…»

…Это был последний боевой вылет полка в Великой Отечественной войне.

Экипаж машины боевой, на борту которой надпись «За Петра Первушина!», после последней бомбардировки Берлина (слева направо): моторист Гребенщиков, техник звена Кривобородов, штурман Чуверов, пилот Салов, стрелок-радист Климас, воздушный стрелок Муравьев, техник самолета Кулаков, механик Федотов

Правда, мы сидели целыми днями в готовности к вылету № 1 до майских праздников. 1 мая боевая готовность была снята. А потом — опять готовность № 1. И так — до победной даты 9 мая 1945 года.

Наше сидение в состоянии неопределенного ожидания — вылет-то будет или «отбой» дадут?! — скрашивал поток волнующих фронтовых известий, в основном — о предсказуемых событиях.

Среди множества таких известий о победоносном наступлении трех Белорусских и четырех Украинских фронтов в полосе от Балтийского до Черного морей, протяженностью более чем полторы тысячи километров, особо будоражили наши умы и души те, что свидетельствовали о скором завершении войны. Это — сообщение о том, что 25 апреля в 13 часов 30 минут — как раз тогда, когда наши Ту-2 обрушили мощный бомбовый удар по центру Берлина — в самой середине Германии, в районе города Торгау на реке Эльба войска Красной Армии встретились с союзными нам американскими войсками, что означало разрыв фронта фашистских войск. И о том, что 30 апреля Знамя Победы было водружено на куполе рейхстага, и, как логическое продолжение этого события, весть о том, что 2 мая наши войска полностью овладели Берлином.

Эти события явно предвещали крах гитлеровского вермахта в

ближайшие дни, были предвестниками нашей Победы. Но — лишь предвестниками. А мы нетерпеливо ожидали самой Победы, известия о ней. Известия, выстраданного четырьмя годами тяжелейшей войны. Известия, содержанием которого был насыщен майский 1945 года воздух планеты.

Но, как всегда, то, что тревожно-нетерпеливо ожидается, приходит вдруг, как гром среди ясного неба, ошеломительно, нежданно-негаданно. Оно, известие о Победе, пришло к нам 9 мая, задолго до официального сообщения о капитуляции фашистских вооруженных сил. Пришло через дневальных, вестовых, различного уровня дежурных, по той системе фронтовой связи, что называлась «солдатским телеграфом», и которая, как правило, опережала официальные сообщения, распоряжения и приказы вышестоящих инстанций.

Как мы встретили это знаменательное известие — словами передать невозможно…

Такими событиями закончилась для нас Великая Отечественная война.

1985–1988 гг.,
г. Новосибирск

РОЗЫ И ТЕРНИИ АЛЕКСЕЯ САЛЬНИКОВА

«На войне — как в игре:
надо, чтобы везло».

Ю. Белаш

«Колеса фортуны»

Такая вот предыстория…

На первой — после более чем тридцатилетней разлуки — встрече с однополчанами по случаю 35-летия Победы, среди до боли в сердце знакомых фронтовых друзей-товарищей, довелось мне увидать совершенно неизвестных — тоже, оказывается, однополчан. И — неудивительно: полковое братство притягивало к себе и тех, кто в полку воевал до меня, и тех, кто служил в его составе после того, как я покинул полк.

Среди этих неизвестных мне однополчан был и Алексей Сальников.

Кто он и что он — меня не очень-то интересовало. Да и времени не было поближе сойтись с ним и с другими полковыми «незнакомцами» — те несколько дней встречи полностью были заняты необычайно волнительным, чувствительно-радостным, а иногда и грустно-печальным общением с теми, с кем приходилось бок о бок сражаться в смертельно опасном небе войны, общением, полным воспоминаний о грозном, тяжелом, но незабываемом нашем общем фронтовом прошлом, воспоминаний — «со слезами на глазах» — об однополчанах и не вернувшихся в свое время из боевых полетов, и ушедших в мир иной в послевоенное время…

Более того, попервоначалу мне не по душе была его некоторая вальяжность, что ли, самоуверенность, видимое стремление как-то выделиться: то он — тамада на скромном ветеранском застолье, то — экскурсовод на общественных началах при поездке однополчан по местам прошедшей войны, то — конферансье-острослов на самодеятельном капустнике-концерте участников встречи, решивших тряхнуть стариной… И все вроде у него получалось, за словом в карман он не лазил. Вот только когда речь заходила о начальнике штаба полка военного времени, он почему-то замыкался в себе, его, всегда благожелательное, выражение лица становилось угрюмо-напряженным, приобретало оттенок негодования… Такая бурная общественно-театральная деятельность незнакомого однополчанина волей-неволей вызывала у меня, ну, будем говорить, не совсем благоприятное, почти ильфо-петровское мнение о нем: «прыткий молодой человек»…

А потом ко мне случайно попали уникальные фотографии военных лет, на которых, вместе с моими фронтовыми однополчанами — Борей Свердловым, Михаилом Третьяковым, Федором Некрасовым — красовался… Кто бы вы думали?.. — Алексей Сальников!

Я полюбопытствовал у Свердлова: а что из себя представляет

этот самый Сальников? А он мне: «Кто?.. Леха!.. Что за разговор… Настоящий человек!..» И коротко — а они, оказывается, друзья детства! — рассказал о его несладкой и нелегкой фронтовой судьбе.

Позже, повнимательнее присматриваясь к этой оригинальной личности — Алексею Сальникову, — я начал понимать, что кажущаяся его вальяжность — это выработанная годами манера поведения много повидавшего и испытавшего человека-организатора, человека-руководи- теля, чему, по-моему, способствовали и своеобразная конституция его тела, абрис фигуры, характерные черты лица. Самоуверенность в суждениях — это результат досконального знания обсуждаемого вопроса и обоснованной уверенности в своей правоте. Высокая кипучая активность — ну, это уже натура, это у него от бога. Эта активность, как, между прочим, выяснилось при даже беглом ретроспективном обзоре его прошлого, не раз себя оправдала во многих прямо-таки невообразимых перипетиях его жизненного, в том числе и фронтового, пути усеянного более терниями, чем розами.

Стрелки-радисты бомбардировщиков ДБ-3 (слева направо) сержанты Н. Смиронов, Б. Свердлов, А. Сальников

Короче говоря, он меня заинтриговал. Заинтриговал и как неординарный, необычной судьбы человек, и, в первую очередь, как один из однополчан, боевые дела которых меня волнуют уже

многие годы.

Поэтому на очередной встрече однополчан — по случаю 45-летия Победы — я, сойдясь с ним поближе, попросил описать и прислать мне наиболее интересные эпизоды ею фронтовой жизни.

Он — оригинал — ответил оригинально:

— Знаешь что? Я писать не мастак. Я лучше наговорю, что помню, на магнитофонную ленту и вышлю тебе. Лады? Магнитофон у тебя есть?

Магнитофон у меня имелся…

Он — наговорил. И — выслал.

Отдельные, по-моему, самые интересные фрагменты его «наговора» составили сюжет предлагаемого повествования.

Я — стрелок-радист

В армию я был призван в 1940 году. И попал в Кировоград, в 31-ю окружную школу воздушных стрелков-радистов. Окончил я ее буквально в тот день, когда началась война — 22 июня 1941 года. До сих пор в памяти сохранились мельчайшие подробности того рокового для страны дня.

Мы с утра находились в стрелковом тире. Стреляли из пулемета ШКАСа, смонтированного на турельной установке стрелка-радиста самолета ДВ-3. По движущейся цели стреляли. Цель — силуэт немецкого истребителя «мессершмитта» — перемещалась с определенной скоростью при помощи роликово-тросового механизма, а стреляющий должен был в этот силуэт попасть. Давалось на это 10–15 патронов и 2–3 секунды времени. Многое в этой стрельбе зависело от умения стрелка давать короткие очереди. Можно ведь в одну очередь выстрелить все патроны. Вероятность поражения цели будет одна. А можно — в две-три очереди. Вероятность поражения ее увеличивается. Пулемет-то — скорострельный: 1800 выстрелов в минуту дает, 30 — в секунду. Чтобы «сделать» очередь из 3–5 выстрелов — ого какой навык в стрельбе надо иметь!

Так вот, мы стреляли.

И вдруг прибегает посыльный. Запыхавшийся, глаза навыкате…

Что-то докладывает нашему командиру — руководителю стрельб. И сразу же следует команда:

— Отставить стрельбу! Строиться!..

Дело привычное. И минуты не прошло — вся группа в строю, по ранжиру выстроилась. Как положено.

— В расположение части… Бе-е-го-о-ом!

Побежали. Тоже дело привычное.

В части нам объявляют: так-то и так-то — началась война…

Сразу же была усилена охрана всего школьного хозяйства. Дополнительные посты и патрули стали охранять самые важные его объекты. Война есть война, и мы все это тотчас же почувствовали.

В некоторой неопределенности прошло несколько дней. А потом мы в срочном порядке сдали выпускные экзамены по специальности воздушных стрелков-радистов самолетов-бомбардировщиков. И весь курс был распределен кто куда. Я и еще семь моих товарищей были направлены в распоряжение штаба Военно-Воздушных Сил Крымского фронта, который располагался в Симферополе. Меня назначили старшим в этой

группе.

Прибыли в Симферополь. Пошли куда надо и обратились к тому, к кому нужно было обратиться. И — первая несправедливость: вместо того, чтобы направить в боевые части, нас заставили на окраине города — там был небольшой аэродромчик — рыть траншеи, окопы, строить доты и прочее. Как выяснилось позже, мы готовили запасной авиационный командный пункт.

Копали мы, копали, строили, строили, коммуникации прокладывали, сверху дотов накаты из бревен, камней и земли настилали, а оказалось — все напрасно: гитлеровцы как-то уж слишком быстро и неожиданно преодолели Перекоп и ворвались в Крым.

Пришлось нам волей-неволей эвакуироваться. Это в конце сентября — начале октября было…

И вот, стали мы отступать по направлению к Керчи. Мне, как старшему в группе, поручили доставить в Керчь две специальные автомашины, оборудованные установками «Ночь-1». Это, как мне сказали, новейший, последний «крик» военной техники — радиостанции обеспечения ночной посадки самолетов. В то время — действительно новинка. Вот за эти радиостанции я и должен был отвечать вместе с приставленными к ним двумя шоферами из местных крымских татар.

До Керчи мы добрались благополучно. Расположили свои спецавтомашины на грузовой площадке морского причала. Там еще было тихо, спокойно…

Вдруг, на другой день, ранним утром — налет немецких «юнкерсов», «лаптежников» — Ю-87. Ка-ак разбомбили они этот причал, ка-а-к начали поливать пулеметным огнем всех, кто на нем находился… Поднялась паника, все вокруг взрывается, взметается, разлетается… Люди мечутся — тот туда, этот сюда… Крик сплошной… Кровь… Убитые… Раненые… Боже ж ты мой!..

Так я впервые убедился, что война — это совсем не то, что нам показывают в кино, что написано в книжках и газетах, и даже не то, что о ней рассказывают очевидцы… А вот я видел, как рядом — человек, у которого руку оторвало, она у него на лоскутке кожи болтается… Кровь брызжет ярко-красная… Кость — белая-белая… Ужасно. Впечатление — страшенное.

Мою команду, к счастью, эта передряга не задела…

Кстати, и до налета «юнкерсов», и под их бомбежкой погрузка с причала на паром наших отступающих войск не прекращалась. Мы тоже на этот паром стремились попасть. Я шоферов уговариваю: дескать, мужики, давайте, пробивайтесь — кровь из

носу, а машины наши погрузить надо…

А на причале — сплошная давка. Все стремятся убраться побыстрее из этого гиблого места — опять ведь «юнкерсы» могут вернуться.

И как сейчас помню: один матросик лихой такой, на тракторе НАТИ, наверное, прет через всех и не глядит ни на кого. Ему кричат:

— Стой! Стой, куда прешь на людей?! На технику?! Стой!..

А он вытаскивает гранату-лимонку из своих широченных штанин, машет ею:

— А ну отойди!.. А не то всех порешу!.. Отойди!.. — и прет.

Таки пробился он со своим трактором на паром одним из первых…

Зачем этому матросику надо было обязательно в первую очередь на паром попасть — я не понимал. Уж потом, на косе Чушка, — после переправы через пролив, — от которой мы добирались к Темрюку, до меня дошло…

Ну что ж… Переправились и мы со своим «Ночь-1»… А два эти шофера от меня сбежали… Перед тем, как нам удалось протолкнуть спецмашины на паром, один из них подошел ко мне и говорит:

— Леха! Ну что мы тут чухаемся?.. Видишь, как фашисты на нас давят?.. Ну их на хрен, эти автомашины… Давай останемся здесь…

Я на него глаза вылупил:

— Да ты что?.. Что говоришь-то?..

— Да я местный… — говорит, — здесь устроимся, все будет нормально…

Я, признаться, впопыхах не придал значения этому разговору. Думал: запаниковал парень, бомбежки испугался — вот и несет чепуху. Поэтому просто посоветовал ему прекратить такие разговорчики. А потом хватился — ни того, ни другого шоферов нет, оба татарина крымских удрали…

Что делать?.. Как быть?.. Кто за баранки автомашин сядет?..

Но мир, как видно, не без добрых людей. Нашлись, кто и за баранку мог сесть, и машины на паром затолкать. И хотя во время погрузки «юнкерсы» еще два налета на порт произвели, нам таки повезло: мы благополучно переправились, как я уже говорил, на косу Чушку.

И вот тут-то отличился тот морячок — я его всю жизнь не забуду: дождь льет, слякоть, все развезло, машины не идут, не могут из этой слякоти вылезти, а он — подъезжает на своем тракторе, цепляет очередную жертву этой слякоти за то, что

покрепче, вытаскивает ее на сухое место, командует:

— Давай вперед!

А сам — за очередной, увязшей по «дифер» в грязи машиной.

Вот когда мне стало понятно, почему он размахивал лимонкой, отстаивая своему трактору место на пароме: зная состояние таманских дорог в осенние месяцы, он был уверен, что без него, без его трактора отступающим по этим дорогам нашим войскам не обойтись. И он был прав. Он, этот матросик, был действительно настоящим героем ретирады наших войск из Крыма на Кубань.

Таким образом добрались мы до кубанской станицы Старонижестеблиевской. И вдруг оказалось, что вся наша команда входит в сослав БАО — батальона аэродромного обслуживания, о чем до этого мы и знать не знали, и ведать не ведали. Кстати, как только мы переправились на Чушку, сразу появились — где они раньше были?! — командиры с «кубиками» и «шпалами» на петлицах. И начальник наших станций появился. Так что я от этих станций вроде бы избавился. Но в Старонижестеблиевской меня вновь закрепили за ними — назначили старшим радистом. Хотя в этих самых радиостанциях «Ночь-1» я ровным счетом ничего не понимал.

Да-а… Подходит конец декабря. Наши войска десантируются в Крым, в районы Керчи и Феодосии, освобождают от фашистов эти города, расширяют свой плацдарм на Керченском полуострове.

И вдруг — бах! — в начале февраля приказ нашему БАО: высадиться в Крыму, подготовить аэродром где-то в районе посёлка Владиславовки. Это километрах в тридцати от Феодосии и пяти-шести от передовой.

Естественно, вместе с БАО добираюсь туда и я. Дожди непрерывные вперемешку со снегом шли… Слякоть опять же… Наземные войска в таких вот неимоверно трудных условиях ветку железной дороги строили, к боям готовились… Страх смотреть на них было. Ну, а мы — при такой погоде о каком-то обслуживании полетов и думать не приходилось — откровенно бездельничали, да в караул ходили. Короче говоря, тоска стояла зеленая. И вообще непонятно было, для меня, по крайней мере: идет война или не идет? А если идет, то что это за война такая — сплошное копание в грязи… Не приспособлен, видно, я был к такому бездеятельному состоянию, молод был, жизнь меня еще как следует не трепанула — хотелось активно действовать, воевать.

Вот и решили мы с другом, тоже окончившим школу воздушных стрелков-радистов, действовать. Взяли да и написали

рапорта начальству авиационному по команде: дескать, дорогие товарищи, для чего вы нас учили? Вы нас учили для того, чтобы мы воевали в воздухе. Мы — воздушные стрелки-радисты, а вот сидим здесь, на бездействующем пока аэродроме, ходим по караулам… Заберите нас отсюда в какую-нибудь летную часть — летать хотим!

И что ж вы думаете? Проходит какое-то время, нас вызывают в штаб батальона и говорят: так и так, вы откомандировываетесь на Кубань, в город Краснодар, полевая почта номер такой-то. Будьте любезны, вот ваши документы, давайте, дуйте…

Ну, что… Мы просто были на седьмом небе от радости, воспряли великим духом.

…Мы сразу же — в Керчь. Оформили там документы на переправу через Керченский пролив, переправились и — в Краснодар. А оттуда, в конце концов, появляемся там, куда нас определили — в 453-м дальнебомбардировочном авиаполку (ДБАП), расположенном в станице Новотатаровской.

Вот в этом самом 453-м ДБАП и начал я свою летную войну, летать стал стрелком-радистом на самолете ДБ-3А, любовно называемом нами «Аннушкой». Летали мы бомбить фашистские позиции на подступах к Севастополю, на другие цели в Крыму. А к этому времени — в мае — противник прорвал нашу оборону в районе поселка Семь Колодезей, которая строилась и укреплялась всю зиму, и сбросил две армии Крымского фронта в пролив этот, Керченский… За десять дней — 8 мая начал наступление, а 18-го уже Керчь занял — сбросил… Уму непостижимо…

Дорогие мои!.. Если бы вы видели… Я летал, как уже говорил, на ночном бомбардировщике ДБ-3А, хотя в то время мы еще ночью практически не летали, летали днем. И вот, пролетая над проливом, видел я страшную картину… Боже мой!.. Если кто-нибудь видел растревоженный муравейник… Вот такой муравейник полз тогда через этот пролив. Кто на чем: кто на доске, кто на покрышке автомобильной, кто вплавь… сколько там потонуло наших!.. Сколько погибло!.. Ни за что погибло, по вине командования фронта… Один Господь-бог это знает, да и тот, если он вообще существует, наверняка сбился со счета…

Да-а… Ну вот, сдали наши Керчь… А мы — летаем. На Старый Крым, на Судак. И опять на Севастополь. Город- герой, дни которого уже были сочтены…

Много чего довелось мне повидать, прочувствовать, пережить. Вот, например, помню случай.

…Отбомбились мы по переднему краю фрицев. Хорошо отбомбились. Все, вроде бы, в порядке. Но — не говори «Гоп!»,

пока не перепрыгнешь — на обратном пути забарахлил на нашем самолете мотор. И все мы — экипаж — от командира нашего до воздушного стрелка — оказались во взвешенном состоянии, в нерешительности: покидать самолет или продолжать полет. Выпрыгнем с парашютами — под нами занятая фашистами территория, возможен плен. Продолжим полет — можем разбиться, самолет еле-еле ползет, со снижением…

Поэтому и командир наш то одно решение примет — одну команду подаст, то другую — ту команду отменит. То, значит, «Прыгать!», то — «Отставить прыгать!» И вот, подает он команду: «Всем прыгать!» — я надеваю свой съемный парашют. И сразу же в шлемофоне раздается вопль штурмана:

— Костя!.. — это он командиру. — Дотянем до своих!.. Тут же татары!.. Ну, порежут они нас всех.

— Хорошо, — отвечает командир, — попробуем…

И — новая команда:

— Отставить прыгать!

Я — снимаю парашют.

А мотор не только барахлит, но и гореть начинает, поэтому летчик его совсем выключил.

И вот летим мы, вернее, не летим, а тащимся с потерей высоты на одном моторе боком, ну, «раком», по-нашему… Попробовал летчик опять второй мотор запустить, а тот снова вспыхнул-загорелся — верно, бензопровод перебитым оказался. Все же, с грехом пополам, на грани падения в любой момент, на предельно малых высоте и скорости перетянули мы Керченский пролив и плюхнулись в дремучие кубанские плавни около станицы Варениковской.

А пока мы «ползли» — ночь наступила. Ничего не видно. А плавни камышовые — высоченные, метров так на три- четыре. И дорог никаких или там тропинок — нет. Вот мы и выбирались из этих плавней, с трудом раздвигая крепкие камышовые стволы, то и дело проваливаясь в воду то по колени, то по грудь… Двое суток выбирались…

Ну, как бы там ни было — все это уже история. Главное — выбрались. Все живы и здоровы остались, и до полка своего — в Новотатаровскую — заявились. А нас, между прочим, не ждали, думали, что не вернемся мы с задания. В то время многие экипажи не возвращались…

Первые неприятности

Получилось так, что в конце 1943 года перевели меня в 6-й дальнебомбардировочный авиаполк.

Летные экипажи полка размещались на окраине Кутаиси, на расстоянии двух-трех километров от аэродрома. А добирались мы до аэродрома по дороге Кутаиси — Самт- редиа.

…Уже несколько дней я числился в списках 6-го авиаполка. И чувствовал себя несколько неуютно, одиноко. Мне ведь всегда общество друзей-товарищей требовалось. Отсюда и неуютность.

И вот, в это самое время произошли у меня две знаменательные встречи с новыми однополчанами.

Первая встреча приятно-неожиданная. Стою я как-то около столовой. Вдруг ко мне подходит невысокого роста такой парень и говорит:

— Слушай, ты не Сальников?

— Сальников, — отвечаю. — А что?

— Ты в Свердловске жил когда-нибудь?

— Жил.

— На Малышева, 10?

— На Малышева, 10.

— А ты меня не помнишь?

Я присмотрелся к нему — ничего, вроде, знакомого.

— Знаешь, хлопец, — говорю, — не помню.

— А тебе фамилия Свердлов что-нибудь говорит?

— Как это что-нибудь говорит? Там у меня дворовые друзья были. Аба и Боба Свердловы.

— Так вот, — говорит хлопец, — я и есть Свердлов. Только не Боба, а Борис.

— Да брось ты… — изумился я, — Борька…

А он:

— Го-о-с-с-по-о-ди ж ты, боже мой! Ну бывает же такое…

Обнялись… Я твержу: «Боря, Боря…» А он: «Леша…» Я: «Как, где был, как сюда попал, старики как?..»

Вот так, в 6-м авиаполку встретил я своего друга детства. Когда-то — еще задолго до войны — жили мы с ним в одном дворе, в четвертых — шестых классах вместе учились, дружили, бегали друг за другом, дрались с пацанами из других дворов… И вот — встретились… В одном — сержантском — звании, в одной — стрелка-радиста — должности, в одной, как оказалось, эскадрильи… Чудеса, да и только!

Вторая встреча — неприятная…

Встреча с человеком, изрядно попортившим мне и так нелегкую жизнь фронтовую, встреча с начальником штаба полка майором Калиниченко.

Я его — хотя три недели уже был в полку — и знать-то толком не знал, и видеть не видел… А вот пришлось и увидеть, и узнать.

… В один прекрасный день, почему — не помню, — то ли я опоздал на автобус, который летный состав перевозил, то ли еще что — топал я пешим порядком на построение в полк. А в это время меня нагоняет колонна танков — в сторону моря двигается, на Самтредиа, Сухуми, Туапсе, ну, в общем, на передовую.

А я иду, иду и вдруг — сам не знаю, как это вышло, — раз, поднял руку… И опять — нежданно-негаданно: бац! — танк останавливается.

— Ты чего? — высунулся танкист из башни.

— Парень, — взмолился я, — да вот, на построение полковое опаздываю, подбрось меня до аэродрома, по дороге ведь…

Засмеялся тот:

— Давай, садись, летун!

Я быстренько на броню танковую взгромоздился. Сижу. Радуюсь — удачно-то как получилось. А любопытно: что там внутри-то у танка — заглядываю сверху…

Командир танка заметил меня, ухмыльнулся, говорит:

— Что, интересно?.. Лезь сюда, посмотри, как мы тут устроились…

Залез я, конечно, в танк и — дуем что есть мочи. Танкисты показать мне стараются, на что их Т-34 способен…

Подкатываем к аэродрому. Я уже вылезать собрался — до стоянки нашей эскадрильи совсем близко, она около дороги располагалась. А командир танка спрашивает:

— Куда поворачивать?

— Давай налево, — отвечаю. — А потом, где надо повернуть: направо.

И уж когда около нашей стоянки танк оказался, показал на свой ДБ-3:

— Стоп!

Смотрю на свою самолетную стоянку — что такое? Наших технарей от самолета как ветром сдуло.

Оказывается, после того, как я подал команду «Стоп!», командир танка стал разворачивать башню своей машины так, чтобы мне удобнее было вылезти. Естественно, и ствол башенной пушки повернулся и уставился прямо в направлении нашего самолета. Так уж получилось. Ну, разве приятно, когда около твоего самолета останавливается неизвестно откуда взявшийся

танк и направляет свою пушку на тебя, на людей, что были у самолета?.. А вдруг выстрелит?! Вот и запрятались кто куда наши технари… А тут я вылезаю из танка…

Сразу, откуда ни возьмись, окружили меня «спрятавшиеся» представители технической силы:

— Леха! Ну, ядрит-твою мать, вечно ты что-то придумаешь! Перепугал нас всех насмерть… — это Иван Кошелев, механик нашего самолета, выразил общее мнение по поводу моего «танкового» прибытия на стоянку…. Много времени с тех пор прошло. На встрече однополчан в Гомеле, среди друзей фронтовых встретил я — почти тридцать лет не видели мы друг друга — этого самого Ивана Кошелева. Он, как узрел меня, сразу завопил:

— О-о-о!.. Танкист!.. Здорово!..

Я смотрю на него:

— Какой я тебе танкист?

— А ты что? Забыл, что ли?.. А помнишь, как на танке на стоянку нашу прикатил?..

Честно говоря, об этом эпизоде я уже давно забыл. А вот он напомнил о том, как я приперся на стоянку в «составе» экипажа Т-34.

А встреча с Калиниченко произошла так.

Через час-полтора после моего «танкового» прибытия на аэродром по стоянке эскадрильи прозвучала команда: «Сальников! В штаб!»

Я — в штаб. А там… А там меня этот товарищ Калиниченко поставил по стойке «смирно!» и произвел мне форменный разнос: какое я имел право, как позволил себе такое самовольство — на танке появиться на аэродроме?

Да если бы разнос как разнос, пусть даже со взысканием… Так он же буквально измывался надо мною, правда, по всем правилам строевого устава. То кричит: «Налево!», то: «На-пра-а-во!», то: «Кру-у-гом!» И так несколько раз. Ну что тут сказать? По крайней мере это глупо.

Я что ж… Я все его команды выполняю, смотрю на него и думаю: ах, ты, гад такой! Что ж это ты надо мною издеваешься?! Ну, старался я не опоздать на полковое построение, хотелось побыстрее до аэродрома добраться. Да я бы для этого попытался любой попутный транспорт использовать, который бы мне встретился… Ну, так или не так?.. А ты на меня — криком… Муштрой…

Отпустил он меня. Но, видно, произвел я на него не совсем приятное впечатление. Как же: не покаялся, не раскаялся, не сказал, что больше такого не будет… Вот с этого все и

началось…

Всем известно, что летчики, как правило, народ суеверный. У каждого почти имеется свой талисман, примета, наличие которых вроде бы охраняет его в боевом полете.

Кто-то брал с собой в полет, например, одни и те же довоенные перчатки-краги, некоторые штурманы — один и тот же, даже не карандаш, а огрызок карандаша. Другие считали необходимым, чтобы в полет их провожал «счастливый» человек. Вот наш командир эскадрильи капитал Баталов всегда требовал, чтобы двигатели его самолета перед боевым вылетом запускал не техник самолета, а эскадрильский инженер Болдин, которого он считал таким «счастливым» человеком.

И я был суеверен. И у меня был талисман — кожаный реглан, доставшийся мне по наследству от погибшего в боевом полете друга-летчика. Этот реглан я обожал. И поскольку к тому времени совершил в нем тридцать пять успешных вылетов, то в самом деле верил в его волшебную силу.

Так вот, товарищ Калиниченко буквально преследовал меня за этот реглан. Как только я его надену, начинается крик: «Снять!», «Не положено!..»

Я ему говорю:

— Слушайте, товарищ майор… Вы же должны понимать: он — реглан — для меня счастливый… Талисман мой…

— Ничего не хочу понимать! — кричит. — Дисциплина есть дисциплина! Не положен сержанту реглан…

— Так ведь война идет, товарищ майор! Война идет! — разъясняю я. — Ну не надо придираться, у кого какой подворотничок — чистый или грязный, кто во что одет — то ли в комбинезон, то ли в реглан… Вы же понимаете — если кого из нас в воздушном бою убьют, то какая разница, кто во что одет… Мы же воюем…

Ничего до него не доходит. Опять твердит свое: «Не положено! Дисциплина! Снять!»…

Хотел ему сказать: мы-то воюем, а ты в это время «загораешь». Но — сдержался. А реглан стал надевать только, когда перед боевым вылетом в свою кабину залезал.

Роковое число 13

А война идет. Полк воюет. И несет большие потери. А что вы хотите: на стареньких самолетах ДБ-3 воевали. Да еще днем. Для «мессеров» эта тихоходная машина — беззащитная воздушная мишень. Вот и осталось от полка семь или восемь самолетов. Поэтому и произошла его очередная реорганизация: экипажи сохранившихся самолетов передавались в другой, как позже стало известно, в 68-й авиаполк, а остальной личный состав направлялся на переформирование.

Как и где это переформирование происходило — вопрос особый. Но в конце концов наш, пополненный летным составом и оснащенный более совершенными дальними бомбардировщиками Ил-4, полк перед Курской битвой оказался под Тулой. Там образовался наш летный экипаж: летчик — лейтенант Яковлев, штурман — Миша Демарев, воздушный стрелок — сержант Валитов и стрелок-радист, значит, Алик Сальников, то есть я.

Наш полк принимал самое активное участие в боях на Курской дуге. А входил он тогда в состав 118-й дальнебомбардировочной авиадивизии, резерва Верховного Главнокомандования, авиационного соединения особой структуры, предназначенного выполнять особые боевые задачи, применяя особую тактику авиационного воздействия на противника.

Как известно, бои на Курской дуге начались ранним утром 5 июля 1943 года. И мы с этого момента все время находились в состоянии повышенной боевой готовности к вылету на бомбардировку вражеских позиций, самолетные баки бензином заполнены до упора, двигатели опробованы, бомбы подвешены, пулеметы впряжены, экипажи — у самолетов. Это, по-нашему, — готовность № 2. Недоставало лишь конкретизации объекта-цели для нанесения бомбового удара — и команды на вылет. Ни того, ни другого — нет. День проходит — нет. Два дня — нет. Мы недоумеваем: что ж это такое творится — там, в районе передовой, ожесточенные бои идут, немцы наступают и вроде как в глубь нашей обороны продвигаются, мы бездельничаем? Непонятно…

Но вот, 12 июля все прояснилось: и объект-цель был определен, и команда на вылет поступила. Всем полком — тремя девятками — мы нанесли мощный бомбовый удар по местам сосредоточения войск противника.

Когда подлетали к цели и все мое внимание было направлено на наблюдение за воздухом, дабы быть готовым пулеметным огнем сорвать возможные атаки фашистских истребителей на наши самолеты, я стал невольным свидетелем первого в моей боевой практике массированного налета своих бомбардировщиков на одну цель: с разных сторон, в одном и том же направлении, куда устремились и наши три эскадрильи, шли колонны тяжелых бомбардировщиков Ил-4 — я насчитал три таких колонны. Лучи восходящего солнца, проходя через невидимые в своем вращении лопасти винтов, образовывали перед двигателями каждого самолета блестящие прозрачно-голубые, с бликами солнечных зайчиков, диски… Внушительная и по красоте, и по скрытой внутри самолетов этих колонн мощи наблюдалась картина…

Надо сказать, что бомбовый удар по цели мы нанесли отменно. Высокий войсковой начальник, на командном пункте которого офицер нашей дивизий осуществлял наведение самолетов на цель, как нам стало известно, заявил примерно следующее: «Передайте большое спасибо вашим летчикам. После такого налета наши части беспрепятственно, без потерь прошли переднюю полосу обороны немцев».

Что ж — было приятно. Приятно и то, что наш полк потерь не понес, все экипажи благополучно вернулись на свой аэродром.

Уже после войны мне довелось узнать, что боевое применение наших бомбардировщиков преднамеренно задерживалось Верховным Главнокомандованием до 12 июля — до перехода войск Брянского фронта в наступление по плану операции «Кутузов», успешное проведение которого окончательно похоронило надежды гитлеровского вермахта поправить свои дела на Восточном фронте начатой ими 5 июля операцией «Цитадель».

А тогда нам было не до этого. Мы просто воевали.

На другой день — 13 июля — полк снова получил боевую задачу: нанести бомбовый удар по позициям противника в районе пункта Колгановка, что в сорока километрах восточнее города Орла.

Вначале все было нам обычно: взлетели, собрались в боевой порядок, пошли к цели по маршруту… А потом…

Передо мной газета ивановских шефов нашего полка «Меланжист», за 18 августа 1990 года. В этой газете, в статье, посвященной 45-летию Победы, ветеран полка Гена Климас — участник того рокового для полка боевого вылета, а он был в то время, как и я, сержантом и стрелком- радистом — вспоминает,

что было потом:

«В начале июля 1943 года 6-й авиаполк принимал участие в грандиозной битве на Курской дуге. Особенно памятным был день 13 июля 1943 года…

…На свой аэродром под Тулой из девяти самолетов эскадрильи вернулись только два, да и то со значительными повреждениями от зенитных снарядов и огня истребителей противника…»

Такому горестному финалу этого боевого вылета способствовала низкая — до 800 метров — облачность, сплошь покрывшая небо в районе цели, отчего наши эскадрильи вынуждены были идти на цель на высоте около 700 метров и, естественно, являлись удобной мишенью для зенитной артиллерии гитлеровцев, чем последние в полной мере и воспользовались. А когда пораженные зенитками, охваченные огнем, рушились на орловскую землю наши самолеты и боевой порядок эскадрилий прямо-таки на глазах разваливался — многие избежавшие поражение от зенитных снарядов бомбардировщики стали легкой добычей «мессеров».

«В тот день, — пишет Гена, — вернулся на свой аэродром и экипаж Семена Яковлева…»

И я там, в этом экипаже, был. И я в том грозном орловском небе летал. И мы вернулись все побитые, как говорится — «нос в крови». Но все-таки сделали нужное дело. Мы внесли какой-то вклад в дело разгрома фашистов под Орлом.

Опять это роковое число 13

Да… А время идет. И война продолжается. И мы продолжаем воевать. Фрицев бомбить. Но — уже ночью. Одиночными самолетами. По целям, расположенным в Приднепровье. Вон куда наши фашистов сдвинули — аж к самому Днепру.

И вот 13 октября экипажу Семена Яковлева — нашему, значит, экипажу, который уже обжился в полку, понюхал пороху и имел немалый опыт ночных боевых вылетов, ставится задача: повести ночью на цель «необстрелянный», прибывший с Дальнего Востока, экипаж летчика Виктора Талалаева.

Как потом стало известно, этот экипаж был не только «необстрелянный», но вдобавок — неслетанный, наспех собранный. И вот такой экипаж мы должны были повести ночью на цель — железнодорожную станцию Шилов. Это между Могилевом и Оршей. Так сказать, дать ему — экипажу — вывозной боевой полет ночью.

Ну что — взлетели. К нам справа пристраивается самолет Талалаева. И мы в сумерках, перед наступлением темноты, летим, чтобы ночью выйти на цель.

Ну, летим и летим. Как обычно, я работаю по рации с аэродромом. Воздушный стрелок Валитов стоит в турели, на моем рабочем месте во время стрельбы, наблюдает за воздухом. И вдруг у нас, у нашего самолета, открываются бомболюки и уходят вниз все бомбы. Что такое? По моим расчетам, до цели лететь еще не менее часа. А тут еще чувствую — самолет почему-то боком двигается. Мне ведь доводилось быть в машине, когда она летит не так, как надо… Я сразу переключаю переговорное устройство на внутреннюю связь и слышу голос штурмана Миши Демарева:

— Тихо… Спокойно, Сеня, спокойно… Держи так… Держи так… Спокойно… Смотри не завали самолет… Держи так…

Включаюсь в разговор, спрашиваю:

— Что случилось, командир, в чем дело…

— Мотор сдал, — отвечает, — передай на аэродром, что будем возвращаться. И Талалаеву — чтобы на цель шел самостоятельно…

Все…

А я, как уже говорил, до этого работал на рации. Стучал левой рукой — я ж левша — телеграфным ключом то, что требовалось сообщить на землю. И, чтобы передать команду своего командира экипажу Талалаева, переключил работу рации в телефонный, режим, установил на передатчике фиксированную волну связи с экипажем в воздухе и ору: «Идите на цель

самостоятельно, мы возвращаемся на свой аэродром!»

Не принял ведомый экипаж нашей команды… Это я уж потом уточнил…

Почему?

Может, их радист был чем-то занят во время моей передачи. А возможно, я допустил ошибку какую-то, что-то сделал не так при перестройке рации… Уж в больно сложном положении мы оказались: бомбы сбросили неизвестно где, самолет летит на одном моторе — доберемся ли до аэродрома?.. Да и полны тревоги голоса летчика и штурмана… Поэтому — горячка, паника не паника, не будем говорить о «мандраже», но что-то на это похоже… В такой ситуации я, конечно, мог и ошибиться… Мы, значит, развернулись и взяли курс на свой аэродром. Я опять стучу ключом телеграфным на землю: «Возвращаемся, отказал мотор, возвращаемся…»

И тут как кольнуло что-то, сработало какое-то седьмое чувство у меня; дай, думаю, узнаю, о чем командир со штурманом говорят. Только подключился к внутренней связи, как в тот же миг услышал истошный крик летчика:

— Пры-ы-гай, Мишка! Пры-ы-га-а-ай!..

И чувствую: меня подбросило под самый верх кабины — машина резко пошла вниз. Значит, соображаю — все. Надо прыгать…

А Валитов стоит в турели — он же ничего не знает, связи с экипажем у него нет… ну, а я что?.. Дергаю его за карман комбинезона, дескать, делай, как я, а сам — раз! — в нижний люк и вывалился из самолета. Это ж в считанные секунды все происходило.

Вывалился, значит, я и действую, как нас учили. Хотя ночью еще не прыгал. Раз! — беру правой рукой за парашютное кольцо. Два! — дернул его что есть силы, очевидно. Три! — ничего не успел сообразить, а уже вишу в воздухе на парашюте…

Да-а… Успокоился, пришел в себя, поправил лямки парашютной системы. Смотрю — еще один парашютист появился… И еще один… И тихо-тихо стало… Тишина…

Приподнял немного шлемофон, чтобы уши освободить, подумал — заложило их, наверно… А в это время — у-ах! — взрыв внизу… Смотрю вниз, а от самолета нашего — обломки во все стороны летят, огненные брызги… Огонь, взрывы… И, подсвечиваемые этим огнем, снижаемся я и еще два парашютиста. Невеселая картина…

Ну что ж… Во всяком случае, думаю, жив. Теперь задача — приземлиться нормально.

Вдруг до моего слуха доносятся шум какой-то и звуки: где-то

внизу мужские и женские голоса поют какие-то песни. Дома деревенские вижу совсем близко. И от тех домов, на расстоянии примерно с полкилометра приземляюсь. Ага — раз! — один парашютист рядом приземлился и немного поодаль — другой… Все… Беру свой скомканный парашют под мышку и бегу к первому парашютисту.

Подбегаю к нему — боже мой! Стрелок Валитов лежит, стонет:

— О-ой… О-о-й… — увидел меня. — Леха… О-ой-ой… Леха…

— Что такое? — спрашиваю.

А он показывает на… На то место… Ну, на «ключ» от женского сердца и продолжает:

— О-ой… Как больно… О-о-ой…

Я подумал, что ему этот «ключ» придавило парашютными лямками. Видно, подогнал их к телу плохо, поэтому при динамическом ударе в момент раскрытия парашюта это его чувствительное место лямками и прищемило. И еще подумал: может, ему при приземлении ноги покалечило.

— Ну-ка подними ногу! — говорю ему.

А он лежит на спине. И поднимает одну ногу. Нормально. Я опять:

— А ну, другую!

Он и вторую поднимает. Ну, думаю, порядок.

— Лежи!..

Оставил около него свой парашют и побежал искать третьего парашютиста. Подбегаю к месту его приземления — вот те на: парашют лежит, а человека нет! Я так пригнулся, чтобы посмотреть на горизонт, и — узрел: кто-то невдалеке стоит. Я — к нему. А он — от меня. Я снова — к нему. А он еще пуще от меня. Ну, я здоровый был, бегать умел — рысью за ним. Догнал…

А это мой штурман Миша Демарев оказался. Весь в крови. Правда, темно еще, время где-то около часа ночи. Но на ощупь чувствую — все лицо у него в крови, сказать ничего не может, держит себя за подбородок и мычит: «Ва-ва-ва… Ва-ва-ва…»

Что такое? Разбираться не стал, беру его под руку, вместе подходим к его парашюту, который, смотав, я забрасываю на плечо. Затем направляемся к Валитову.

Подходим. А тот все лежит и стонет. Я-то думал, что ничего страшного с ним не случилось, а боль… Что ж — боль пройдет. Снял с него парашютные лямки и говорю обоим:

— Знаете что, мужики? Побудьте здесь, а я быстренько добегу до деревни. Она — с воздуха видел — рядом. Помощь какую ни есть организую. Может, подводу или еще что…

И — рванул в эту деревню.

Прибегаю туда, а там, на улице прямо, кучей стоят какие-то мужики и женщины. Я — к ним:

— Здравствуйте…

А сам пистолет на всякий случай держу подготовленным. Знал, конечно, что до линии фронта далеко, но — чем черт не шутит…

— Здравствуй… — мне отвечают. И с любопытством так на меня смотрят: откуда, мол, ты заявился?

— Да я, вот, — говорю, — летчик с самолета, что только что упал…

— А-а… Видно по тебе. А что такое?

— Да вот, — объясняю, — надо помочь моим товарищам, ранены они…

— Ну?! Сейчас командиру партизанского отряда доложим…

— Какого партизанского отряда?.. Кто вы такие?.. Как это — в глубоком тылу и — партизаны?..

— Партизаны мы, — успокаивают меня. — Выведены из- за линии фронта на переформирование…

Я вздохнул. Слава богу, к своим попал…

Приводят они меня к своему командиру, в хату, что числилась у них штабом. Я объясняю тому, что так, дескать, и так…

Тот сразу:

— Какой разговор!

Короче говоря, снарядили партизаны по-быстрому подводу, в телегу сена набросали, дали мне в помощь двух парней, поехали…

Да-а… Через какое-то время привезли мы стрелка и штурмана в деревню. Их обоих затащил я в отведенную нам хату — там партизаны на пол сена набросали, какие-то одеяла принесли. Уложил их. Обращаюсь к партизанам:

— Вот ему, — на Валитова показываю, — помощь медицинская требуется…

— Сейчас фельдшера нашего позовем, — отвечают.

— Ну, тогда побегу своего летчика искать — командира…

И побежал. А со мной опять отрядили тех же двух парней в помощь. Ходили в том месте, где мы приземлились. Ходили-ходили, искали-искали, внимательно все близлежащие рощицы облазили — все безрезультатно. Решили отложить поиск до утра.

Вернулись в штаб. Партизанского командира известили о нашем решении. И я опять к своей хате подался. Захожу в нее, а

там Валитов стонет:

— Леш… Мне бы подняться, по-маленькому хочу…

Я говорю:

— Да брось ты, — а он лежит на сене.

Одеяло сбросил:

— Давай писай здесь…

— Что ты, — стонет, — нет, нет…

Что ж поделаешь… Стянул я с него комбинезон, приспустил штаны, обнажилась его рана и… О, боже ж ты мой!.. У него от «ключа» к женскому сердцу, от яичек какие-то нити-волокна тянутся, все в крови… Кровью сразу запахло…

А он лежит и, главное, даже сознание не теряет… Я как посмотрел на все это и даже обомлел, ужаснулся… Надо же такое горе мужику?.. И — рысью к командиру:

— Кто-нибудь, кроме фельдшера, который ничем раненому не помог, из медработников у вас есть?

— Да нет больше никого. Мы и этому-то рады, — отвечает.

— Вот тут, километров за пять отсюда, аэродром располагается. Так там должна быть медицинская служба…

— А как до того аэродрома добраться?

— Да вот, у края деревни, — рукой показал командир, — в ту сторону, топай по дороге прямо, на аэродром и попадешь…

Вернулся я в свою хату. Мише-штурману толкую:

— Сиди здесь, — а ему лицо только что промыли и перевязали, — я пошел…

И — бегом. Я здоровый парень был. Спортсмен. И дую, значит, вдоль деревни. Полдеревни пробежал — оказался возле церкви. Смотрю — стоит автомашина, газик, стартер авиационный. Сверху у него на штангах хоботок металлический торчит, чтобы самолетные двигатели запускать. Я к этому автостартеру. А его шофер что-то такое спозаранку женщинам подвезти собрался. То ли картошку, то ли еще какие овощи. На базар, наверное, подвезти. Я — к нему:

— Браток, нужна помощь, вот так и так…

А он, видно, подхалтуривал. Сидит себе индифферентно в кабинке и так это пренебрежительно-гордо говорит:

— Не… Не поеду… Видишь — занят.

— Как это не поедешь?! — возмутился я. — Там русский солдат кровью истекает!..

— А так… Не поеду и все…

Я дверку кабинки на себя рванул, вытащил его наружу, пистолет выхватил, затвор передернул, аж затрясся весь:

— А ну, отойди от машины, подлюга!.. Отойди, говорю, застрелю!.. Отойди, сам поведу машину…

Бабоньки, коим перевозить что-то требовалось, как заголосили, запричитали и — к шоферу:

— Да что ты, родненький, мы и обождать можем, да ради Бога поезжай к этим раненым, помоги людям…

Короче говоря, мы их мешки из кузова выбросили, развернул шофер — видно, понял, что я не уступлю — свой автостартер, и подъехали мы к «своей» хате.

В кузов автомашины набросали сена, и Валитова, прямо с матрасом и одеялом, поудобней на него уложили. Что меня опять удивило — так это то, что он в полном сознании… Это при такой-то травме… Я б такого наверняка не выдержал…

К шоферу в кабинку посадил Мишу Демарева, а сам разместился в кузове, возле Валитова, потому что он лежит на спине со скрюченными ногами, ему и пошевелиться-то — боль невозможная. А как только на ухабине машину тряхнет — он кричит благим матом: боли, верно, уже совсем страшенные… Так я сел подле него и, как поехали, все время шоферу через открытое стекло кабинки подсказываю: «Потише, поаккуратней веди». А как только колдобины дорожные начались — не асфальт же — так я ноги Валитова поддерживаю, чтобы не так тряска на них сказывалась…

Кое-как добрались до того аэродрома. Шофер нас прямо к санитарной части батальона аэродромного обслуживания доставил. Подняли там сразу всю батальонную медицину, хотя еще чуть светало.

Оказали нашему бедолаге первую помощь и на санитарной машине повезли в госпиталь в… дай Бог память… Да, в Киров Калужской области. И за Мишей Демаревым заодно поухаживали: лицо протерли спиртом, ранки йодом смазали. Партизанский-то фельдшер все сделал тяп-ляп…

А к этому времени к санчасти подошел командир батальона и еще кто-то с ним, расспрашивают, как, да что…

Выслушали они мое пространное объяснение злоключениям нашего экипажа. Посочувствовали нам… А потом командир этот — майор — предложил:

Знаете что? Вам отдохнуть надо — вон как намаялись… До утра хотя бы… Топайте-ка вы в самое тут теплое место — в хлебопекарню.

— А где она? — спрашиваю.

— А вот, — показывает, — пройдете по этому ряду поселка — пятая или шестая хата. В ней и пекарня. Да и по запаху учуете…

Мы, конечно, — туда. Приходим — там и пекарня, и пекари сами размещаются. Встретили они нас очень тепло: как же —

герои-летчики, вон в какой опасности оказались, чудом живы остались… Хлебосольство свое показали, покушать собрали. Хлебом свежим — теплым еще — и даже бражкой самодельной угостили.

Миша-то пить и есть не может — у него всю физиономию разнесло… Да голь на выдумку хитра: какую-то трубку ему соорудили из газеты или из бумаги, через нее хоть как-то полужидкую еду и питье он смог употреблять. А я — без лишних разговоров — одну кружку опрокинул, другую… Быстренько захмелел — сказались, видимо, треволнения последних часов — и завалился спать…

Утром просыпаемся — что делать? Пошли вместе с Мишей — он уже немного оправился, хотя говорить как следует еще не мог — того майора искать, машину попросить — надо ж нам своего командира разыскивать.

Приходим к нему, а он нас посылает к санчасти. Мы — туда. А там уже команда дана: выделить нам ту же санитарку, что Валитова в госпиталь отвозила. И в помощь — двух санитаров.

Миша опять уселся с шофером в кабинке, а я — в санитарке, вместе с санитарами, по-о-е-ха-ли…

Подъехали к тому месту, где упал наш самолет. Подошли к его обломкам. А там уже партизаны, первые наши знакомые. Их охранять место падения самолета командир отряда снарядил. А что там охранять? Одни обломки искореженного дюраля да следы взрыва…

Постояли мы у этих обломков. Покурили самосада партизанского. И решили искать то, что могло остаться от нашего командира. Может, он, вместе с самолетом, в землю ушел… Надо, вроде, рыть. Где рыть? Дело ясное: когда два двигателя вошли в землю, то летчик, вернее, то, что от него могло остаться, может быть только посередине этих двигателей, если, конечно, он в момент падения находился в самолете. Вот и решили в этом месте рыть.

Рыли-рыли — ничего там не нашли. Остается одно: предположить, что наш Сеня выпрыгнул с парашютом и упал в другом месте.

Поехали в деревню, в партизанский штаб. Хотелось попросить командира организовать широкий поиск нашего летчика. По зонам, может быть, или еще как…

Въезжаем в деревню. И только где-то там остановились — нам же не видно где, мы ж внутри санитарки сидим — слышим, как кто-то шоферу и Мише говорит громко, таким возбужденным голосом;

— Нашли вашего летчика… Лежит там… Возле штаба…

Мертвый…

Ох, елки зеленые… Как же это так, Семен — и мертвый…

Ну, что ж… Подъезжаем к штабу, вылезаем из санитарки и видим: на широкой завалинке штабной хаты лежит наш командир. Лежит босой, в парашютных лямках, а самого парашюта — купола — нет, одни обрезанные стропы… И страшно опухшая у него шея…

Партизанский командир, меж тем, поведал нам, как тело летчика оказалось на этом месте.

— Тут вот какое дело. Здесь, в этой деревне живет пастух. Глухонемой. Сегодня утром прибежал он в штаб, что- то сказать пытается, руками семафорит и «бу-бу-бу» бормочет, ничего не поймешь. Куда-то руками указывает — то, значит, на Сеню вашего, то на лес… Кто его понимал — разобрались: он хотел сказать, что какие-то люди обобрали летчика и скрылись в лесу. Послал я опять тех конных ребят в ту сторону, куда мародеры скрылись, чтобы догнать…

Слушаю я эти слова, а сам в карманы к Семену полез. Смотрю: орден на месте, документы — партбилет и офицерское удостоверение личности — тоже на месте, деньги не тронуты. И пистолет при нем. Как будто все в порядке. Вот только купола парашютного и унтов нет…

Вскоре возвратились посланные в погоню конники.

— Товарищ командир, — докладывают своему начальнику, — никого не обнаружили, никого не догнали. А отмахали от того места, где летчика нашли, километров семь-восемь. И по сторонам все рощицы просмотрели. Нигде вроде бы скрыться не могли… Ан, нет нигде…

Ну, что ж поделаешь… Нет так нет.

Я попросил, чтобы помогли мне Семена в санитарку погрузить — надо же тело командира в санчасть доставить, оформить трагическую его гибель как положено.

Привезли его в батальон, откуда санитарка. Опять я обращаюсь к командиру тамошнему — мол, надо вскрытие произвести нашему летчику, установить и удостоверить причину смерти. Нам сдается, говорю, что он был беспомощным, когда, приземлился — может, травму какую получил при покидании самолета. А мародеры, чтобы его ограбить — забрать парашют, унты — возможно, его придавили. Потому и шея у него такая вспухшая, прямо с лицом и подбородком сравнялись…

Он отвечает: «Хорошо», — и вместе с нами направляется в санчасть. А там никто не хочет этим делом заниматься: «Мы не специалисты, мы не можем…» — и прочее.

Я не выдержал:

— Как это вы не можете?.. Как вам не стыдно?.. Такое дело, а вы не можете?..

И майор вмешался:

— Я вам приказываю!!!

Подействовало. В конце концов кто-то из начальства этой санчасти согласился произвести вскрытие. Но поставил условие: «Вы должны быть свидетелями».

— Хорошо, — отвечаю я за себя и за Мишу, — будем свидетелями.

Ох… Положили нашего Семена Яковлева на операционный стол, раздели его… Все… И вот, как только врач этот вонзал скальпель в бедное Семеново тело немного выше от… как его, «ключа» от женского сердца… Как повел его — скальпель — кверху, через пупок, вспарывая ему — Семену — живот…

Я как увидел это дело… Как вспомнил, что и суток не прошло, как спорили, курили, как мы говорили с ним… Я не выдержал — ка-а-ак рванул с этой санчасти на улицу… Сдержаться не могу: рыдаю, как младенец…. В горле ком какой-то… Слезы из глаз льются… Не могу успокоиться, бормочу только: «Эх, Сеня, Сеня… Что ж это ты… Эх, Сеня, Сеня…»

А штурман Миша Демарев — остался. Проходит, ну, пять, ну, шесть минут, я все рыдаю и вдруг — распахивается дверь и из санчасти, ну, просто как пуля, вылетает Миша Демарев, и тоже не может от рыданий удержаться: «Бу-бу-бу… Эх, Сеня, Сеня…» В общем, ревет. А ему и говорить-то, и плакать-то больно, лицо — сплошная рана…

Горестно все это было. Вспоминаешь — и то к горлу комок подступает, и слезы на глаза навертываются.

Однако медики сделали свое дело. Я говорю им:

— Дайте нам документ какой-то. Заключение обо всем этом. Нам же по команде докладывать надо.

Дали. А заключение примерно такое:

> «…Смерть произошла от сильного и резкого удара по гортанной части шеи в воздухе. Лямка парашюта каким-то образом перехлестнулась и в момент раскрытия парашюта ударила летчика по гортани. Смерть наступила мгновенно».

…Похоронили мы его честь по чести. Отсалютовали, как положено. Вместе с партизанами салютовали.

Стали готовиться до дому. А что готовиться — только парашюты собрать. И вот, когда дело дошло до их сборки — а они все в грязи, в копоти, оборваны, — то высмотрели, что купол парашюта Валитова в каких-то черных точках- дырках, ну, как

будто спичкой горячей кто эти дырки прожег. Не счесть их было. Я Мише Демареву говорю:

— Смотри, какой неисправный парашют подсунули наши парашютоукладчики Валитову. Вот гады. Он ведь, получается, спускался не с расчетной скоростью семь — девять метров в секунду, а, благодаря этим дыркам, быстрее. Может, потому и при приземлении сильно ударился неудобным местом, вот и получил такую неприятную травму… Ну, гады… Приедем домой, мы их прямо задавим…

— Да-да-да, — мыча, соглашается Миша.

Собрали мы купола парашютов, уложили их в парашютные сумки. Пошли — в который уж раз — к майору. А к кому же еще? Говорю ему:

— Товарищ майор, как бы нам до Тулы добраться? Не поспособствуете?

— Ясненько, — отвечает майор, — поможем. Тем более что завтра туда пойдет наша машина. Вот на ней вас и отвезем.

Поблагодарили мы его за такую отзывчивость. И правда, много он для нас сделал хорошего…

С его же благословения ночевать нас опять направили в пекарню. Ни гостиницы, ни столовой в батальоне не было. Там, в пекарне, нас опять и накормили, и напоили. Миша уже мог немного задирать голову, и в рот ему можно было влить без бумажной воронки то, что надо было влить. Ну и вливали… Меня в этом вопросе упрашивать надобности не было.

…Утром подходит прямо к пекарне ЗИС-5, закинули мы в его кузов парашюты и — тю-тю — поехали. Поехали, как сейчас помню, через Сухиничи, в город Тулу, в свой родной 6-й дальнебомбардировочный авиаполк, который базировался недалеко от самого города на аэродроме Волынцево.

Скоро ли, долго ли ехали — въезжаем в Тулу. И так получилось, — я, ну, не знаю, почему — наша машина оказалась около тульского базара — шоферу тук-тук по кабине: останови.

— Что такое? — останавливает он свой ЗИС-5.

— Давай пройдемся по рынку, посмотрим, что там имеется…

А что вроде бы ходить? У нас же ничего не было, чтобы натуральный обмен на что-то произвести. И денег тоже нет, чтобы что-нибудь купить, но у меня такая вот возникла идея: что-то и как-то сообразить в смысле спиртного. Ведь в полк едем, чудом гибели избежали, сколько всего пережили, надо это как-то отметить, состояние стресса с нас снять… И вдруг в голове — ну, что у меня за голова! — мелькнуло: мой-то парашют наверняка больше использовать нельзя — и порван, и в пятнах каких-то

грязно-масляных… Вот и предмет для натурального обмена…

Короче говоря, на этом базаре нахожу я тетку, которая двадцать литров самогона согласилась обменять на мой парашют. Отдаю ей свой, спасший мне жизнь парашют, а она мне — двадцать литров самогона. Бидон целый, да еще четверть — три литра — в придачу. Погрузили мы все это в кузов машины, пожелал я этой тетке на прощанье всего хорошего, дескать, носи шелковые платья из авиационного материала, помни доброту летчиков и — поехали мы к месту назначения, в свой, значит, полк.

Приезжаем на аэродром, к штабу полка — он в землянке размещался. И сразу же, как только я вылез из кузова ЗИСа — Миша что-то немного замешкался — меня друзья полковые окружили:

— Смотрите-ка, Леха вернулся!.. Господи боже мой!..

А меня уважали в полку, это я вам честно скажу.

…Целая небольшая толкучка организовалась возле штаба, в центре которой — я и Миша Демарев. Но мы-то должны официально начальству полковому доложить о всех передрягах, коснувшихся нас в этом боевом вылете. Поэтому «церемониал» встречи пришлось временно прервать.

Заходим в штаб. Там — майор Дорохов — командир полка, товарищ Калиниченко, еще кто-то из полкового начальства.

Обрадовались, похоже, что мы вернулись. Пожали нам руки, по плечам похлопали: молодцы, мол, сколько всего вам пережить пришлось… Слава богу, что хоть живыми возвратились… Давайте докладывайте, что с вами стряслось…

Калиниченко сразу — чисто по офицерскому кодексу, что ли, вернее, строго придерживаясь субординационных правил, Мише Демареву, как офицеру, старшему из нас двоих по званию, — предложил:

— Вы докладывайте!

А тот ничего доложить не может, потому что говорить не в состоянии: у него же все лицо разбито, рот еле-еле — не открывается даже — ну, чуть-чуть приоткрывается.

А что получилось-то с ним, с Мишей Демаревым? Уже потом, когда ему рот можно стало открывать, он поведал об этом.

…В нижнем люке кабины штурмана самолета Ил-4 смонтирована металлическая пята прицела. Это такое устройство, которое служит для установки бомбардировочного прицела так, чтобы нижняя его оптическая часть — головка прицела — выходила наружу, наподобие перископа подводной лодки наоборот: перископ выдвигается вверх из рубки подводной лодки выше уровня воды, а головка прицела — вниз из кабины

штурмана; через перископ обозревается все, что видится выше подводной лодки, а через бомбардировочный прицел — все то, что находится ниже самолета.

Так вот, когда Миша торопился покинуть через нижний люк своей кабины беспорядочно рушившийся вниз самолет, его физиономия «случайно коснулась» этой самой пяты прицела. Да так «коснулась», что на ней — на Мишиной физиономии — живого места не осталось.

Ну мог ли Миша в таком виде что-нибудь докладывать? Конечно, не мог. А я — как свежий огурчик. Хоть бы что. Да еще перед тем, как от Тулы до Волынцево ехать, к этому самогону, что в четверти, разочек приложился… Так что у меня язык развязался — будь здоров!

Поэтому я и докладываю. О том, что было с экипажем. В деталях. И, между прочим, говорю, что, возможно, стрелок получил тяжелую травму по вине парашютоукладчиков.

Дорохов и Калиниченко удивились:

— Как это? Почему?

— Какие-то точки-дырки на куполе парашюта Валитова оказались, — объясняю, — можете сами убедиться, мы его к парашютистам доставили. С таким куполом разве возможно было нормально приземлиться?

— Немедленно вызвать сюда парашютоукладчиков! — командует Калиниченко. А сам так это, с издевкой, медовым голоском спрашивает:

— Товарищ сержант, а вы не видели ночного истребителя противника в том районе, где самолет ваш упал?

— Нет, — отвечаю я с издевкой в голосе: раз он с издевкой, то и я тоже, — нет, товарищ майор, не видел я ночного истребителя противника в том районе, где самолет наш упал. Потому что ему — ночному истребителю противника — от линии фронта нужно было лететь до этого района ой- ой-ой сколько — горючего не хватит.

— А как же так получается: экипаж Талалаева видел ночной истребитель. И стрелял по нему стрелок-радист экипажа Буссель… А вы не видели…

— Как стрелял, где стрелял, по кому стрелял? — удивился я.

Дорохов вмешался:

— Вызвать экипаж Талалаева!

…Прибывает этот экипаж — сам Талалаев, штурман Иван Пермяков, стрелок-радист Буссель. Я спрашиваю у Бусселя:

— Слушай, где ты видел этот ночной истребитель?

— Так ведь мы тоже за вами развернулись, — отвечает.

— Вы пошли домой и мы пошли. Так командир решил. И вдруг сверху, слева от меня — справа по полету — увидел я мигающие фары истребителя. И по нему, по этим фарам врезал из своего УБТ.

— Сколько очередей давал? — интересуюсь.

— Одну очередь…

Буссель-то всего одну очередь из своего УБТ рванул, и попал по единственному работающему левому мотору нашего самолета. Самолет Талалаева, верно, в темноте вперед проскочил — мы ж на одном моторе еле тащились. Буссель-то и увидел огоньки выхлопных газов из патрубков этого одного работающего мотора, они — ого! — как светятся в темноте, принял их, очевидно, за мигание фар немецкого истребителя. Хотя непонятно: какой же нормальный летчик-истребитель перед ночной атакой бомбардировщика противника додумается включать и выключать фары своего самолета?.. По этим огонькам Буссель и врезал… Вот в этот момент я тогда и услышал истошный вопль своего командира: «Пры-ы-га-а-а-й, Мишка! Пры-ы-га-а-ай!..»

Да… Опять объясняю этому Калиниченко, дескать, не мог я ночью в этом районе видеть черную кошку, которой там не было. А если бы, вопреки логике, барражировал там вражеский истребитель, то все равно я его видеть не мог: я ж на рации, на передачу работал. А в турели, под колпаком нашей кабины, Валитов стоял. Но если бы он видел — немедленно бы мне сказал как и что, да и сам бы стрелял. Правда, спросить его сейчас нельзя, в госпитале он…

И вдруг, в это время, в комнату, где «расследование» происходит, врывается начальник парашютно-укладочной службы полка с валитовским парашютом под мышкой одной руки и с чехлом этого же парашюта в другой. Пожилой такой товарищ, заслуженный старшина сверхсрочной службы, из тех старшин, на которых вся Красная Армия тогда держалась. На его гимнастерке — значок такой, в виде парашютика, на подвеске которого указано, что много-много парашютных прыжков он совершил. Авторитетный человек, в общем. В те времена неавторитетных старшин сверхсрочной службы в армии не было.

Так вот, врывается этот авторитетный старшина и, с разрешения начальства, заявляет, обращаясь к нам:

— Дорогие мои, так вас же сбили!..

— Как — нас сбили, кто нас сбил?! — спрашиваю я. Миша- то молчит, только глаза у него на лоб полезли от такого заявления.

— А очень просто…

И показывает: в парашютном чехле дыра такая, что три

пальца в нее входит. И в куполе парашюта такого размера дыры имеются. Получается, значит, что пуля крупнокалиберного пулемета УБТ прошла через чехол уложенного в нее парашюта, закрепленного на теле стрелка его подвесной системой, ударила этого стрелка по… «ключу» от женского сердца и ушла. А все это старшина-сверхсрочник со знанием дела демонстрирует, мол, смотрите, убеждайтесь… А что касается точек-дырочек на куполе парашюта, так это наверняка от искр горящего самолета, в их зону, очевидно, попал Валитов перед приземлением…

В общем, подтвердилось: Буссель нас сбил… Все встало на свои места.

Тогда, видя, что я логично, так сказать, даю анализ этого трагического события, майор Калиниченко говорит таким елейным голосом:

— Слушай, Сальников. Дело вот в чем. Мы отправили уже боевое донесение по команде. Посчитали, по докладу экипажа Талалаева, что ваш самолет — боевая потеря. О вас же три дня ничего не было слышно. И там — в дивизии и выше — считают, что это боевая потеря. Сейчас выясняется: это не боевая потеря, ваш самолет сбил экипаж Талалаева. Значит, этот экипаж пойдет под трибунал. Что получится? Полк потерял ваш самолет. Погиб ваш командир, тяжело ранен стрелок. И мы потеряем еще один экипаж — экипаж Талалаева. Кому это нужно?

— Никому, — отвечаю, — не нужно.

— Так что тогда?.. Оставим все, как в донесении?

— Конечно, — соглашаюсь, — товарищ майор, пусть будет все, как в донесении — боевая потеря.

— Добро… Можешь быть свободным.

С легким сердцем — как же: от верного штрафбата избавлены и Буссель, и Талалаев, — не знаю, разговаривали Дорохов и Калиниченко с Демаревым или нет, — выхожу я из штаба, а тут уже пять или шесть дружков меня дожидаются, машина… Погрузились мы в эту автомашину, прихватили с собой обмененный на мой разлохмаченный парашют самогон и подались в летную столовую. Ну и получилось так, что к вечеру добрая половина личного состава полка оказалась в состоянии некоторого алкогольного «самоопределения», что ли: и тризну по Семену справили, и наше возвращение отметили. Начальство, конечно же, обо всем этом узнало. А кто виноват, кто зачинщик? Сальников виноват, он зачинщик. И на другой день от того же Калиниченко следует величайшая мне оттяжка. Но — и только.

Штрафной батальон

В конце осени 1943 года полк перебазировался в район небольшого калужского городка Мосальска, на аэродром вблизи села Васильевки.

Нам предстояло осуществлять авиационную поддержку наших наступающих войск в Приднепровье.

И вот здесь произошла неприятная для меня история.

…Как-то ранним утром, вернее, среди ночи — часа этак в три, врывается в нашу хату, где стрелки-радисты и стрелки воздушные нашей эскадрильи размещались, адъютант эскадрильи старший лейтенант Осипов, из новеньких в полку:

— Подъем!.. Тревога!.. Подъем!..

— Что такое?.. — стали мы просыпаться.

— Подъем!.. Всем на выход!.. Боевой вылет!.. Подъем!..

Ну мы, так сказать, опытные волки уже, начали одеваться, как и положено, по-быстрому… А мне в экипаж назначили молодого — лет семнадцать-восемнадцать, мальчишечка, ребенок еще — воздушного стрелка. И вот он никак проснуться не может. Ну, не может — и все… Стоит и спит. Одевается и спит…

А этот, значит, Осипов, ходит по хате и орет на стрелка моего:

— Быстрее! Чего ты там копаешься?! Быстрее!..

И разные оскорбительные слова в его адрес выкрикивает. Я слушал его, слушал, а потом и говорю:

— Слушай, старшой… Ты нам надоел. Ну чего ты орешь? Мы ж в бой собираемся и соберемся. Все будет в порядке. Не нервируй нас, не дергай, уходи…

— Как вы со мной разговариваете?! — взбеленился тот. — Встать по команде «Смирно!».

— Знаешь что?! — забрало меня. — Убирайся отсюда, пока я тебе не врезал по роже!..

— Вы что?! — взревел Осипов. И вроде на меня наступает… И тут я сорвался… Врезал ему разок левой по личности…

А я — левша…

Он — за пистолет. Я — тоже за пистолет… Мужики бросились к нам, разняли… Вытолкали его из хаты…

Друзья на меня накинулись. Боря Свердлов — особенно:

— Чего ты с ним связался?.. Чего скандалишь?..

— Да ну его на хрен… — оправдываюсь, — мы ж в полет сейчас пойдем боевой, может, на смерть… А он, зараза, над нами изгаляется…

…По тревоге нас доставили на аэродром. А там — известно

что: самолеты расчехляем, бомбы подвешиваем, пулеметы проверяем и прочее. К боевому вылету готовимся.

Но — пошел снег, погода испортилась, вылет не состоялся.

А через некоторое время — это уже после обеда — прибегает посыльный из штаба:

— Сальников, в штаб! Командир вызывает!

Я — собираюсь. Чувствую, что разговор будет относительно конфликта с Осиповым. Думаю — объясню все как было…

Прихожу в штаб. А там, в кабинете командира полка собралось все начальство: товарищ Калиниченко, Дорохов, начальник СМЕРШа Дворядкин и другие. Докладываю Дорохову:

— Старший сержант Сальников по вашему приказанию прибыл!

— Снимай ремень! — это Калиниченко. Я снимаю.

— Дай сюда!

Я отдаю вместе с кобурой, в которой мой пистолет «ТТ».

— Что ты хулиганишь? Как ты себя ведешь? Не понимаешь разве, что ты грубо нарушил воинскую дисциплину?! Ты же преступник — ударил по лицу офицера…

— Товарищ майор, — пытаюсь объяснить — а вы хоть знаете, как себя вел этот офицер, начальник? Перед боевым вылетом, когда мы, может быть, на смерть собирались идти, он на нас, на летный состав, орет, права качает, изгаляется. Что это? Кого вы к нам направили?..

Короче — слово за слове — перепалка у нас с ним получилась. Остальные — и Дорохов тоже — вели себя как бы несколько равнодушно, по-видимому, моя участь ими уже была предрешена, а Калиниченко лишь осуществил их решение:

— Десять суток ареста! На гауптвахту!

Я засомневался: какая тут, в деревне, может быть гауптвахта? А оказывается, с командиром ВАО они уже договорились: отыскали пустую хатенку небольшую, посадили в нее двух пожилых солдат, ну и меня туда же. Они — пожилые солдаты — вроде как меня охраняют.

Да-а… Я на этой гауптвахте сразу на нары завалился, поспал малость после всех треволнений… Потом, к ужину, Борька прибежал — Свердлов. Пожрать мне приносил. Да и после ребята меня не забывали: и покушать притаскивали, а иногда — втихаря — и спиртным баловали.

Проходит суток пять или шесть моего арестантского житья. Я и не помышляю о чем-нибудь серьезном: подумаешь, отсижу сколько определено, не привыкать.

И вдруг, в один прекрасный день, появляется на гауптвахте

кто-то из офицеров штаба с двумя солдатами-механиками:

— Вставай, Сальников! Приведи себя в порядок. Пошли… И приводят меня на аэродром. А там — весь полк, выстроенный в каре…

Слышу — Калиниченко зачитывает приказ: «…За образцовое выполнение боевых заданий наградить того-то тем- то, того-то тем-то…» Это первое. Вторым пунктом приказа зачислялись в штат полка и распределялись по эскадрильям прибывшие с Дальнего Востока на пополнение полка новые экипажи — в воздушных боях-то от начала Курской битвы до осени 1943 годы мы многие экипажи потеряли. Среди вновь прибывших были и Климук Саша, и Луценко Иван, Борис Масленников, Усов Толя, Байдаков, Погодин — мой тезка, ну, и другие. И тут ставят меня перед строем полковым, перед его фронтом, и Калиниченко с особым удовольствием зачитывает третий пункт приказа об отправке в штрафной батальон воздушного стрелка-радиста, бывшего старшего сержанта Сальникова Алексея Николаевича, то есть меня, сроком на три месяца.

Я вначале не воспринял это серьезно: ну, что такое — три месяца! А оказывается, по мирному времени три месяца штрафбата равнозначны десяти годам тюрьмы, лагерей!

По поводу соотношения этих, не очень-то благозвучных временных величин, один замечательный абхазский писатель делает следующее умозаключение: «Мера наказания в каждой государственной системе определяется степенью разницы между жизнью на воле и в неволе. В странах, где эта разница невелика, провинившемуся дают почувствовать наказание за счет более длительного срока заключения в неволе»[9].

В те времена в нашей стране эта разница, очевидно, была действительно невелика. Поэтому провинившихся у нас осуждали на длительные сроки.

Значительно больше была разница в вероятности сохранения человеку жизни — в тюрьме, где хоть каким-то образом гарантировалась жизнь осужденному, — и в штрафном батальоне, где никаких гарантий остаться живым штрафнику не давалось. Последнему попросту предоставлялась возможность искупить свою вину двумя способами: погибнуть на поле боя или смыть свой проступок кровью — получить боевое ранение. Что, между прочим, нередко приводило к способу первому.

Вот такую пилюлю подложили мне майоры товарищи Дорохов и Калиниченко.

Ну что ж… Что я сказал тогда в своем «последнем» слове однополчанам? Что-то вроде того, что в конце-то концов, какая

разница, где мне воевать — в штрафбате или в родной эскадрилье. Везде надо фашистов бить. Но вот таких подлецов, как этот «товарищ» Калиниченко, вы, ребята, побаивайтесь. Это очень коварный и плохой человек…

Мне, конечно, выговориться не позволили. Подали команду полку «Разойдись!», а ко мне приставили конвой- сержанта Ивана Михайлова, механика самолета командира полка и — вперед, к штрафбату…

И вот почапали мы с этим Иваном искать то место, где находится штрафной батальон.

Пути господни неисповедимы… Попадаем мы в Калугу. Город разрушен. У нас кушать уже ничего нет. Замотались мы совсем, а где он — штрафной батальон — не нашли. И у кого ни спрашиваем: где такая-то воинская часть находится — не знают. Тогда решили: пошли-ка мы к военному коменданту, уж он-то точно скажет, куда нам направляться.

Пришли в военную комендатуру. А там — бедлам. Народу, солдат, офицеров… С мешками, с оружием, без оружия… В шинелях и без оных. Ну, прямо жуть, что творится…

И комендант — капитан — настолько, видно, затуркался, что уже на всех зверьком затравленным смотрит… Все от него чего-то требуют, хотят, а он ничего толком сделать не может, не получается у него почему-то.

Вот такая в той комендатуре царила обстановочка. А тут мы еще приплыли: здравствуйте, я ваш дядя — подай нам штрафной батальон…

Отыскали свободное местечко на скамейке, сели, давай осматриваться. Я — человек неравнодушный к чужим нуждам — невольно начинаю вмешиваться по сути в комендантские дела. Кто чего спрашивает, уже вместо этого коменданта начинаю отвечать: «Иди туда», «Лучше вот так сделай». Короче говоря, от нечего делать командую: туда, сюда. Чуть ли не стал там «главнокомандующим».

Смотрю — комендант на меня внимание обратил:

— Ты кто такой? Как сюда попал?

— Да вот, — говорю, — прибыл… В штрафной батальон меня направляют.

— В какой штрафной батальон?

— А хрен его знает в какой… Вон, у конвоира документы…

Он — к Михайлову:

— А ну, давай сюда, что у тебя там есть…

Иван Михайлов с радостью отдает ему мои арестантские документы, а я т-а-а-к жалостливо взираю на просматривающего их коменданта, ну прямо собачьими ничего не выражающими

глазами. А потом предлагаю:

— Знаете что, товарищ капитан? Оставляйте меня пока здесь при себе, в комендатуре. В штрафбат всегда меня отправить успеете. А я у вас здесь хоть какой порядок наведу.

Он сразу ухватился за мою идею:

— Конечно…

Расписывается в бумагах у Михайлова там, где надо, — что меня принял, оформил ему документы — командировочные, проездные…

Пожали мы с Иваном друг другу руки… Он пожалел мне всего доброго и — уехал.

А я остался в комендатуре. И с неделю «командовал парадом». Комендант хоть выспался за это время, брился каждый день, привел себя в божеский вид. В общем, помогал я ему здорово.

Проходит какое-то время, я ему говорю:

— Товарищ капитан, мысль мне одна покою не дает. Ну зачем меня в штрафной батальон направлять? Что я там буду делать? — он уже знал, чем я проштрафился, я ему по- честному все рассказал. — Направьте вы меня лучше в запасной авиаполк, в Кострому. Есть там такой, знаю — мы там когда-то самолеты Ил-4 получали.

— Да не знаю я номер воинской части этого запасного полна, — отвечает комендант. — Как направление-то оформлять?

— Ну, какая беда? — настаиваю я. — Пишите: «Кострома, запасной авиаполк…»

В общем, написал он мне нужную бумагу, аттестат продовольственный выдал, проездные документы опять же, и — я поехал. Поехал через Москву. А в Москве у меня была как бы невеста. Зинаида Заржевская такая. Еще со школьной скамьи мы с ней дружили. И был момент, когда я, будучи еще студентом, пытался, как говорят, у нее «добиться взаимности»… Ну и все такое прочее было… А она мне сказала:

— Олешка! Ну, куда ты торопишься?.. Это все равно только твое и никуда от тебя не денется…

И я, значит, как добросовестный олень, не тронул ее… Успокоился… Все…

Поэтому, когда я добрался до Москвы, то меня, естественно, потянуло куда? Конечно, к Зине. А у меня там друг был, который и по сей день живет и здравствует в Москве, Борис Васильевич Покоржевский. Борю не призвали в армию, он по состоянию здоровья освобожден был от военной службы вчистую. И возглавил училище, в котором мы когда-то вместе — я и Боря —

учились. На электросветотехническом отделении.

Добираюсь я до этого училища и предстаю пред светлыми очами его директора — этого самого Бориса. Он, как и все училище, — на военном положении. Днюет и ночует в своем директорском кабинете.

Поздоровались. Обнялись. Я и говорю:

— Борька, мне Зину надо увидеть. Ты же знаешь, как ее найти… Он — за телефон. Дозвонился до организации, где она работала. Отвечают оттуда: Заржевской нет, она дома.

А я знал, где она жила. Помчался к ней домой. Дотопал до ее квартиры. Звоню. Выходит соседка по коммунальной квартире:

— Вам кого?

И с интересом так смотрит на меня.

— Мне, — отвечаю, — Заржевских надо бы повидать.

— А вам кого: ее или его?

У меня что-то внутри — чок — и отключилось. Говорю:

— Никого! Мне никого не надо. Извините.

Повернулся и ушел. Подумал, что раз соседка так спрашивает, значит, имела в виду Зину или ее мужа… Уже потом, уехав из Москвы, вспомнил: так у нее, у Зины, брат старший был. Он же Заржевский… Значит, соседка интересовалась — Зина мне нужна или ее брат. А я-то… Сразу определил, что она мне изменила. Да ведь фамилия у нее была бы другая… Вот дурак!!!

Ну да ладно. Приезжаю в Кострому. Меня зачисляют в этот запасной авиаполк. Никаких проблем, кстати, с этим не возникло. Тем более — у меня на груди медаль боевая «За отвагу». Партийный билет при мне — в партию я вступил в мае 1942 года, в Новотатаровской станице в 453 авиаполку. Все это у меня пытались отобрать перед отправкой в штрафбат, но я не отдал. Сказал: «Не вы мне медаль и партбилет вручали, не вам и отбирать». Калиниченко тогда аж побелел, но не посмел силу применить при народе. Поэтому и получилось так, что в этом запасном авиаполку меня приняли нормально.

Я уже говорил, что как-то легко всегда вживался в новый коллектив, в среду новых сослуживцев. И тут так же получилось. Считаться со мною стали и новые друзья, и командиры.

Вскоре, при удобном случае, обратился я к командиру своей роты:

— Товарищ старший лейтенант, я вот уже два года как на фронте. Летал, горел, сбивали меня и все такое…

Показываю ему на свою грудь. А в то время медаль «За отвагу» кое-что значила, награждали тогда не так часто.

— У меня, — продолжаю, — мама в Челябинске. — Сделайте мне туда какую-нибудь командировку или отпуск схлопочите…

Хочется мать-старушку проведать перед тем, как в боевой полк отправиться. Война же, может быть, такой возможности больше не будет…

И что вы думаете? Он договаривается с командованием полка, мне выписывают нужные документы, проездные, деньги выдают сколько положено и, как фронтовику, предоставляют двухнедельный отпуск. Я и потопал в город Челябинск.

Приехал. Встретил маму. Поплакали вместе. Кстати, как- то уж получилось, что недоедание, военная «диета» пошли ей на пользу. Дело в том, что до войны она все время страдала желудком. Что-то там у нее не переваривалось, боли были. А тут, в военное время, да еще при хлопотной работе в детском садике, все у нее прошло, вылечилась, стала чувствовать себя лучше.

…Пробыл я дома, сколько было положено. Возвращаюсь в Кострому, в свою часть. А кормят плохо. По второй тыловой солдатской норме. Да и надоело мне находиться в состоянии неопределенности. Думаю: надо подаваться на фронт.

Я почему-то верил в свою счастливую звезду. Не допускал мысли, что меня могут убить, что вдруг поразит какой-то презренный металл — пуля, осколок от снаряда, мины, бомбы — мое такое, как мне казалось, красивое и могучее тело, что вдруг я перестану дышать… Поэтому не задумывался о возможных последствиях: хочу на фронт — и все!

Мое желание вскоре сбылось: к нам, в запасной полк, приехали представители боевых полков — «купцы», как мы их называли, — набирать пополнение в свои экипажи самолетов Пе-2, «пешек». Я — к ним: так и так… За меня сразу ухватились: как же — опытный стрелок-радист, медаль «За отвагу», коммунист. То, что надо.

И забрали они меня. Привезли на аэродром, который, как оказалось, располагался недалеко от Мосальска, вблизи коего мой родной 6-й авиаполк стоял. Ну, на расстоянии какой-то сотни километров.

Да… Начинаются полеты. Я впервые лечу на этой самой «пешке». Осматриваюсь… Боже ж ты мой, куда это я попал? Что это за самолет? Что за теснота в кабине?.. Только и хорошего, что двухкилевое хвостовое оперение — улучшает обзор и ведение штурманом пулеметного огня в задней верхней полусфере самолета. А мне — в нижней его полусфере. В той, которой воздушный стрелок заведовал на самолете Ил-4. А тут он — воздушный стрелок — просто-напросто по штату не предусмотрен. Кабина-то рассчитана на одного человека — стрелка-радиста.

Впервые испытываю «прелести» пикирования. Представляете:

летит-летит этот самолет, как положено, на одной высоте, а потом вдруг там, где надо, выпускает тормозные щитки-решетки, вмонтированные в задние кромки крыльев, чтобы побыстрее сбросить скорость, — чувствуется, как тебя тянет вперед, отжимает от задней стенки кабины — круто накреняется вниз и, почти вертикально, как пика, устремляется к цели, пикирует. Потому и пикировщик.

Меня заранее предупреждали о «прелестях» пикирующего эффекта. Но я не думал, что этот эффект так неприятен: какая-то неведомая сила вдруг неудержимо бросает тебя вверх, к верхнему люку кабины. Да так неудержимо, что однажды при пикировании мое бренное тело чуть было не оказалось выброшенным через этот люк из самолета.

Но особенно «приятно» ощущался вывод самолета из пикирования в горизонтальный полет после сброса бомб с последующим набором высоты: ты становишься сразу намного тяжелее своего веса, и возникшие в твоем теле лишние килограммы прямо-таки вдавливают его в сиденье. Все это, как потом объяснили знающие ребята, — следствие перегрузок, возникающих при пикировании.

Откровенно говоря, не по душе мне были эти ощущения. Но что поделаешь — надо было к ним привыкать.

Между прочим, этот полк был гвардейским. И мне через месяц-полтора вручают значок «гвардия» и предоставляют право называться «гвардейцем».

К сожалению, в это время черт меня дернул за язык попросить у командования полка разрешения навестить свой бывший 6-й авиаполк, чтобы — и предлог ведь нашел! — забрать там свои вещи. Поступил, думал, как умный человек. А на самом деле оказалось, что я был самонадеянным ду-у-ра-ак дураком, из тех, что всегда остаются в дураках… Это стало ясно, когда завершилось, самым неожиданным для меня образом, посещение полка…

Мне — разрешили. И я подался под Мосальск. Во всей своей красе: «За отвагу» — на левой стороне груди, «Гвардия» — на правой», галифе, с голубым кантом гимнастерка — все, как положено бравому летуну. На офицерском ремне с портупеей — пистолет.

Заявляюсь в полк. Пришел к ребятам, в ту хату, откуда меня забирали на гауптвахту… Рассказываю, что и как… Их расспрашиваю, что нового в эскадрилье, в полку, какова жизнь. В общем — общаемся…

И вдруг, ближе к вечеру, мне передают: «Сальников, зайди в штаб, командир хочет с тобой побеседовать…»

Я, значит, — туда. Захожу в штаб, а там — три или четыре амбала здоровущих.

— Сдать, — говорят, — оружие!

— Да вы что?! — возмутился я.

— Сдать!

Эти ребята были из СМЕРШа. С ними не поспоришь. Сдал пистолет. Изъяли партбилет. И оказался я опять на знакомой уже гауптвахте. Только четыре пожилых караульных меня сторожат, а не два, как в первый раз. Чтобы я, значит, не убежал. А куда и зачем мне бежать?

Дня через четыре меня под конвой и — шагом марш в штрафбат. В Смоленскую область, в город Починок. Вот туда и доставили меня мои конвойные — целых два человека! — и сдали чин по чину — в штрафной батальон.

Не успел я обжиться в обществе штрафников, хороших вообще-то ребят, как собрали нас — человек тридцать — сформировали маршевую роту и — пешочком на фронт, на передок.

Но вот ведь судьба какая: я летал на Шклов, что под Оршей, и меня же опять под Оршу. Только, если смотреть на карту в сторону запада, то Шклов — с левой стороны от Орши, а я попадаю с правой стороны от этого города. Там и размещался фронтовой штрафбат. Рядом с передовой. В землянках. Режим — строжайший.

Примерно через неделю вывели нашу штрафную роту из землянки, построили. Выходит из командирской землянки — а тишина кругом, спокойствие, благодать — командир роты, майор. Окинул взглядом строй:

— Здравствуйте!

— Здра-а-вия жела-а-м, — мы хором, — товарищ майор!

— Ну, давайте знакомиться, — а сам чуть «поддатый», спиртным от него попахивает. Обращается к одному: — Вы за что сюда попали?

— За то-то, — отвечает штрафник.

Вот так он каждого из нас опрашивал, и каждый отвечал, за какие грехи он попал в штрафбат. До меня доходит:

— А вы за что?

— За рукоприкладство к офицеру! — во весь голос выпаливаю я. А что скрывать — все равно в моих штрафных документах об этом указано.

Он пристально так на меня посмотрел, помолчал. Потом лишь одно слово с непонятным для меня подтекстом произнес:

— Понятно…

И, снова помолчав, добавил:

— Что ж, бывает. Это все-таки лучше, чем трусость…

Да… А как опросил нас всех тот майор, вышел на середину перед нашим строем и произнес такую речь:

— Вы сюда попали сами — каждый — знаете за что. Отсюда есть два выхода: или выполнить боевое задание, смыть свою вину перед Родиной кровью и вернуться «чистым» в строй защитников нашей страны, или уйти на тот свет, откуда возврата нет. Всяких филонов и уклоняющихся здесь не терпят. Это — не проходит. Это — штрафной батальон. Понятно?

— Понятно! — опять отвечает строй штрафников хором. Действительно, что ж тут непонятного?

— Ну так вот, — завершает свою краткую, но весьма выразительную и содержательную речь майор, переходя от слов к делу, — для начала нужно мне выбрать из вас два десятка человек — в разведку. Есть приказ — захватить «языка». Мы здесь стоим уже давно, а толком, что у противника делается, ни черта не знаем. Вот поэтому и нужен «язык». И честь выполнить эту боевую задачу выпадает на вашу долю. Условие такое: приведете «языка» — все те, кто был в этом поиске, на второй день освобождаются. Не приведете — во второй раз пойдете, в третий… И так — пока не выполните задачу. Она — задача — очень важна и нужна для нашей Родины, для нашей с вами Победы… Понятно?!

— Понятно!.. — громогласно пронеслось по строю.

— Кто хочет пойти в поиск? — повел глазами с правого фланга на левый и обратно майор. — Два шага впе-е-ред… марш!

Да-а-а… Что б вы подумали? Все, как один человек, кто был в строю, 30–40 штрафников, два раза вперед шагнули!

— Не-е-т, не-е-т, — аж улыбнулся майор, — столько много в этот раз на поиск не надо. Но это вы — молодцы, что у вас такой порыв идти на боевое задание… Попробую сам подобрать подходящую команду, небольшой опыт в таком деле у меня имеется…

И — опять идет перед строем — выбирает…

— Вот вы, — тыкает пальцем в грудь штрафника, потом другого, — вы, вы… — видно, по физическим данным ребят подбирает. Подходит ко мне:

— Ну, а вы как — пойдете или нет?

— Пойду, товарищ майор! — вытянулся я перед ним: хоть бы меня в эту группу захвата «языка» взял…

Помолчал, подумал майор. Кивнул головой:

— Ну что ж… Давайте…

Видно, он чувствовал, что предстоит опасное дело. Уже —

потом мы узнали — несколько раз такой поиск проводился в этом районе. И все безрезультатно. С большими потерями. И сейчас ему почти на верную смерть молодых ребят посылать надо… Наверняка многие не вернутся из этого поиска… Что поделаешь: таков удел штрафников…

Но раз был приказ — надо его исполнять. Отобрал он нас — пятнадцать-шестнадцать человек. Отвели нас в отдельную землянку. А там, в той землянке, несколько сержантов — бо-о-о-льши-и-их специалистов — начали нас учить, как проволоку резать, как маскироваться, как ножом орудовать, гранату бросать…

Я во всех этих делах, естественно, — ни бум-бум. А почему? Да потому, что никогда с такими делами связан не был.

Я первых немцев-то, слава богу, вблизи увидел лишь в конце сорок второго года. И то, где бы вы думаете? В Средней Азии. Наш полк тогда перебазировался железнодорожным эшелоном с Кавказа в Рыбинск. Там мы должны были пополняться летным составом и получать другие самолеты. И на какой-то станции повыскакивали наши ребята из вагонов за кипятком. И я выскочил. А навстречу нашему подошел эшелон с пленными. И вот эти пленные немцы тоже повыскакивали из своих теплушек за кипятком. Встретились…

Я смотрю на них и думаю: господи ж ты, боже мой! И это мы против таких фрицев воюем? Так они нас еще и гонят… Такие замухрышки, доходяги…

Так и тут, в штрафбате-то, полагал: да ничего… Мы этих самых фрицев, «языков», поймаем как-нибудь…

Стали мы готовиться к выходу на поиск. На передний край пробрались, понаблюдали за немецкой стороной, местность поизучали. В конце концов решили: нужно захватывать ту фрицевскую смену, которая пойдет на замену наряда пулеметного гнезда. Выследили, где это самое гнездо расположено и как замаскировалось: если смотреть из нашего окопа — справа, наискосок… Все это в светлое время делалось…

Подходит определенное время, где-то около часа ночи. Вся наша группа сосредоточилась в передней траншее, откуда всего ближе до того пулеметного гнезда. Распределились, кому где быть. Я оказался — во гадство! — в самой ответственной группе: в группе захвата. Я и еще два шофера. Они — эти шоферы — в штрафной батальон попали за то, что для своей роты где-то в глубинке у кого-то корову увели и прирезали. Ребят ротных хотели свежатинкой побаловать. Ну, им мародерство и приписали… И — в штрафбат. Но здо-о-ро-о-вые ребята. Физически подготовлены очень хорошо.

Дали нам по кружке спирта — для храбрости. Врезали, значит, мы этот спирт. Вот, как сейчас помню, — никак спирт тот на меня не подействовал. Как воду, похоже, выпил. Переволновался, наверное…

Поползли мы. Впереди — два сапера. Проход нам разминируют. Тихонько так ползут и свое дело делают… Это — вначале. А потом мы до фрицевских окопов двигались самостоятельно.

И вот — доползли до бруствера вражеского окопа. Чувствую: у меня сердце вот-вот разорвется. Стучит, мне кажется, так, что все — и мои новые друзья боевые, что рядом со мной ползут, и немцы там, за бруствером, слышат, как оно колотится… В напряжении весь: вот сейчас что-то произойдет, что-то случится…

Ну, лежим, я уж не помню сколько, с полчаса, может, прошло, тихо вокруг, спокойно. Мы потихонечку перешептываемся — как, да что будем делать, если то-то произойдет или то-то… Один шофер вдруг закурить попытался. Я ему: «Ты что? Смотри!.. Не дай Бог!..»

И вдруг слышим: шелест какой-то в тишине раздался, шорох. Значит, кто-то идет… Ага, точно: идет по ихней траншее смена. Немец. Причем — один! Почему он один идет — непонятно… Посчитал, видно, что ничто ему не угрожает. И потому, наверно, что в пулеметном-то гнезде только один фриц сидит.

Это, я считаю, была их промашка. Нельзя на передовой по одному ходить. Надо, как минимум, вдвоем. А он — один. Между прочим, они — фрицы — у себя в траншеях малую механизацию приспособили: на веревках или проводах там навешали консервные банки. И если вот туда, в их траншею, свалиться, то обязательно зацепишь веревки с консервными банками, они будут ударяться друг о друга и звуки определенные издавать. Немцам будет ясно, что в траншее что-то случилось. Нам и раньше об этом говорили, а тут сами убедились в наличии у них такой своеобразной сигнализации. Потому как этот фриц, что шел по траншее, видимо, зацепил за какую-то банку, и мы услышали звон-звяканье. Небольшой такой шумок…

…По шороху чувствуем, что немец приближается… Вот он миновал одного шофера, что притаился слева от меня… Вот ко мне приближается… Я, значит, должен сейчас вставать, прыгать в траншею, на этого немца, хватать его, гада, и выставлять на бруствер… Но ведь мне никогда таким делом заниматься не приходилось. Далек от подобных дел был, не мыслил ничего такого… А — надо. Первый раз в жизни. Наобум. И нельзя ошибиться в своих действиях.

И вот — изготовился к прыжку… Да ка-а-к сиганул в эту траншею… А получилось, что я просто-напросто свалился туда, на этого самого немца… Завязалась борьба. А ночь же, ни хрена не видно, темень египетская… К тому же, конфузия такая получилась: когда я опомнился, то оказалось, что не я, как это нужно бы, на немце верхом сижу, а он на мне… Положеньице…

Но, к счастью, мои дружки тоже вслед за мною в траншею свалились, стащили фрица с меня, руки ему скрутили, в рот кляп сунули и — потащили миленького через бруствер. Потом они острили: «Алеха ахнуть не успел, как на него фашист насел».

Задели, конечно, мы в этой кутерьме и веревки-провода с консервными банками, трезвон пошел по всей немецкой передовой…

А мы уже ползем в свою сторону, фрица волоком тащим. Немцы всполошились — их пулемет с одной стороны от нас «тю-тю-тю» — очередь дал, пули так тютюкали, когда в припорошенную снегом землю впивались. Потом — с другой «тю-тю-тю». Обстановочка…

Подползли мы к своим окопам. Да совсем не там, где намечалось подползти: попробуй выдержать точное направление ночью и еще под минометно-пулеметным огнем. Хотя нам говорили, что там, где мы ползли, — минное поле.

А на нашем пути дерево стояло одинокое, березка. Как- никак — укрытие. Мы — под это дерево. А в него, в дерево- то, ка-а-к ударит пулеметная очередь: «вжи-и-ик, вжи-и- ик», от него кора да щепки отскакивают… А мы — под ним… Да… Фриц-то наш вначале сопротивлялся, а потом — видит, дело безнадежное — затих…

Вот мы ползем, его тащим. А тут немцы взбеленились прямо: и ракеты в нашу сторону пускают, чтобы нас обнаружить, и минометы начали бить, вот так: «А-а-ах!» — около нас мины рвутся. А мы ползем… Только — раз! — мне что-то в ногу ударило. Я даже боли не почувствовал, подумал — камень попал какой-нибудь по ноге…

Как только наши нас заметили — началось артиллерийское прикрытие нашей группы. Это было что-то невероятное. По крайней мере для меня, который такое видел лишь во фронтовой кинохронике… Грохот, огонь, дым… Свист пролетающих над нашими головами снарядов и мин, взрывы их позади нас… Ужас…

Ну, кое-как перевалили мы через наш бруствер, тут ребята, что в передних траншеях были, помогли — и нас, и немца быстренько в окоп затащили. Вскоре и «артконцерт» стал затихать, и мы — изгаженные, измученные, оглохшие — потопали

по окопу в землянку, в ту, где подготовка к поиску проводилась. А там уже офицеры из разведки разбираются с фрицем, нами захваченным. Его в первую очередь туда доставили.

Нам опять — по кружке спирта, чтобы в себя пришли. А потом появился командир роты, майор наш, спрашивает:

— А где Васильев, Петров, Сидоров? Где Иванов? Четырех человек из тех, что в поиск с вами пошли, нет…

Что нам на это ответить? Откуда нам знать, где кто. Маячим…

А майор строго так растолковывает:

— Я ж вам говорил, что, если при возвращении будут потери — всех забирать с собой. Понятно, нет?.. Возвращайтесь, ищите людей. Нельзя их там, на нейтралке, оставлять. Даже трупы наших разведчиков нельзя оставлять…

— Да что вы, куда вы… — начал было я возражать. Шофера, те как в рот воды набрали — ученые уже…

Он — майор — за пистолет:

— Ты что-о!.. Спорить будешь?..

— Нет, нет, — согласился я с таким «доводом», — спорить не буду…

А моих друзей-товарищей нет уже, и след их простыл… Пока мы с майором выясняли отношения, они уже смылись — майорскую команду выполнять.

Перевалил я через бруствер, ползу. Куда ползу — и сам не знаю. Вдруг кто-то меня — раз! — за ногу дернул. И в воронку от авиабомбы затаскивает.

— Ты куда?! — это мои друзья по поиску в воронке притаились.

— Как куда? — отвечаю. — Сами слышали, куда и зачем…

— Сиди, — говорят, — салага, и молчи.

Вот и сидим мы, значит, втроем в этой воронке. Да и куда в темноте, под артобстрелом с обеих сторон, лезть? Сидим и сами не знаем, чего ждем. Слушаем — канонада почти прекратилась. Вроде и не было никакого артобстрела. Так, немец нет-нет, да стрельнет…

Дождались — светать стало. А в светлое время кто ж по нейтралке шастает, что-то или кого-то ищет? Решили мы в свою траншею подаваться. Стал и я подниматься, и вдруг чувствую: что-то слишком теплой стала моя левая нога. Мне даже показалось, что в левом валенке сырость какая- то появилась. Подумал: когда полз, может, снег туда набился или в воду где попал, не заметил сгоряча, февраль на дворе-то, лужа где полузастывшая попалась… А потом оказалось — кровь это. И на ногу — боль страшная появилась — ступить не могу.

Что ж делать… Ползком, ползком — а немец все постреливает — добрались до своего бруствера, перевалились кое- как через него и упали в траншею. Там нас подхватили, к майору доставили.

Тот, узнав, что мы не притащили никого из невернувшихся с поиска, возмутился до невозможности, обматерил нас и — ушел.

Так для меня закончился этот поиск «языка». Все. Раз ранен — значит, все. Получилось, что за месяц и три дня — это я точно подсчитал — досрочно закончилась моя служба в штрафном батальоне. Закончилась на «передке». Ранением.

Кстати: немцы на этом участке фронта продержались до конца мая 1944 года.

Его величество случай

…Мы, кто из поиска живым вернулись, стали готовиться к расставанию со штрафным батальоном. Ждем, в том числе и я жду, пока нам документы оформят какие положено, отправят куда надо.

День ждем, два дня ждем… А у меня с ногой что-то неладное творится: ранка начинает гноиться, опухоль появилась, краснота подозрительная выступила. Боли нет-нет, да и дают себя знать. И с каждым днем сильнее и сильнее.

Примерно на седьмой день документы на нашу «братию» оформили. Всех, заслуживших нашим поиском прощение своих проступков, отправили в запасной пехотный полк, а меня, с моей больной ногой, — на грузовую машину и, вместе с другими ранеными, — в эвакогоспиталь.

Довезли нас до станции Гнездово. Это километров пятнадцать-двадцать на запад от Смоленска.

Между прочим, это Гнездово мне надолго запомнилось…

В свое время, когда наш 6-й авиаполк стоял под Тулой, трем экипажам самолетов Ил-4, в том числе и нашему, была поставлена задача: лететь на Смоленск, а оттуда на эту самую станцию Гнездово, на цель — санаторий, что расположен невдалеке от станции.

Туда якобы должен прибыть Гитлер вместе со своей свитой. И все три наших самолета обязаны были лететь и разгромить этот санаторий вместе с Гитлером.

Задание нам ставили офицеры дивизии. И, кроме всего прочего, разговор был такой: если не удастся разгромить санаторий бомбами, то нужно продублировать подвиг экипажа капитана Гастелло. Стало быть, рушить его самолетами. Лишь бы этого гада — Гитлера — придавить. Намек был такой…

Тогда мы такой намек восприняли как должное, как приказ, как осознанную необходимость. И при возникновении определенной ситуации самоотверженно врезались бы своими самолетами в этот санаторий. «Цель оправдывает средства» — лозунг известный… Известно также, кто этот лозунг, так сказать, породил… И кто использовал его в государственной практике…

Потом, вспоминая этот эпизод наших боевых будней, я размышлял и удивлялся: с какой же легкостью дивизионные начальники посылали на верную гибель наших три экипажа, двенадцать летчиков… Посылали, восседая за столами штабных дивизионных кабинетов, вдали от линии фронта, будучи в полной

безопасности. Ничем не рискуя. И, возможно, в душе лелея мечту — в случае выполнения их замысла — быть отмеченными орденами, повышениями в званиях, продвижениями по службе: как же — организовали и осуществили операцию по уничтожению самого Гитлера…

Не получилось. Не смогли мы выполнить эту «историческую» миссию. Можете себе представить: всю ночь — на наше счастье, может быть, — над Тулой и над нашим полевым аэродромом шел такой проливной дождь, что летное поле совершенно раскисло — ну, кисель и кисель. «Разверзошася вси источницы бездны, и хляби небесные отверзошася. И бысть дождь на землю…»[10] Раз десять мы пытались взлететь, но самолеты вместо того, чтобы скорость при разбеге набирать, в этой грязи-слякоти тормозились, поднимали хвосты, чуть ли не капотом дело оборачивалось.

Так и не взлетел ни один самолет.

Этим и запомнилось мне Гнездово.

Ну, значит, привезли нас в это памятное мне Гнездово. И сразу же с автомашины — в поезд, в теплушку. А на станции Лиски — это уже под Воронежем — перегрузили в специальные вагоны санитарного поезда и — «ту-ту-ту», повез он нас в глубь России.

Едем мы, стучим колесами по стыкам рельс через стрелки у станций. Миновали Москву. Добрались до Ярославля.

И что же вы думаете? В Ярославле меня — а у меня с ногой все хуже и хуже — снимают с поезда и помещают в госпиталь. А оказалось, что у меня с ногой получилось вот что. Я ж — с авиации. И были у меня из летного обмундирования унтята — меховые носки. И я, чтобы теплей было, когда в поиск собирался, натянул их на ноги перед тем, как валенки надевать. Когда же меня ранило, то, видно, волоски меха унтят попали в ранку.

На передке-то — какие врачи? Санитарка тогда промыла мне ранку, да, наверно, небрежно, нечисто… Вот она и загноилась. Заражение крови началось. Врач госпитальный в Ярославле потом так и сказал: «У вас ведь заражение крови было, могли ногу отнять через это заражение».

Но, слава богу, все окончилось благополучно. Ранка стала заживать, я начал прогуливаться по госпиталю. Вот только кормили неважно: известно, как в войну в госпиталях кормили… А жрать-то хочется. Ну и я — голь на выдумку хитра — стал приударять, ухаживать за одной девицей, хлеборезкой в столовой она работала. Естественно, в силу обоюдных симпатий, мне иногда лишний кусок хлеба и перепадал. Так что не особенно голодал.

Хочу сделать небольшое отступление.

Когда я попал в ярославский госпиталь, то сразу же написал письма в Москву: Борису Покоржевскому — своему другу юности, и Зине Заржевской — своей невесте. Написал, что ранен, в левую ногу ранен, дескать, лечусь.

Борис принял это известие сдержанно, по-мужски: что поделать — война есть война, все там бывает, хорошо, что жив остался, выздоравливай. А Зина — потрясенно- восторженно, чуть ли не в герои меня произвела. Письма мне писала то через день, а то — каждый день и даже иногда по два письма приходили. И все — с излиянием преданности и любви. Я, естественно, ей в той же тональности отвечал… Короче говоря, между нами шла отчаянная взаимоприятная переписка. До определенной поры шла. До моей попытки проверить искренность ее любви ко мне.

…Однажды зашел я в одну палату. И сидит там солдат — в халате, диктует своему другу письмо — сам писать не может, потому что у него ранены и перевязаны руки. Письмо своей невесте диктует.

Оказалось — разведчик. Руки перебиты совсем. Вот он диктует, а друг его пишет. И в том письме имеются — точно не помню — примерно такие слова: «…Дорогая Надя, мне отрезали руки…» Я ему говорю:

— Ты чего, хлопец? У тебя же руки-то нормальные более-менее… Заживут. Смотри — и пальцы все сохранились, и все остальное…

— А я хочу ее проверить, — отвечает. — Как она будет реагировать, если бы мне руки отрезали… Выяснить: любит или не любит…

«Нд-а-а… — думаю, — ну, давай… Пиши…» И что-то мне запало в память это дело. Я возьми и тоже в одном из писем — то ли больше писать было нечего, то ли еще что, черт его знает отчего — написал Зине: «Мне отрезали ногу…»

Получил скорбное письмо от нее. Потом второе скорбное письмо от нее пришло где-то через неделю. А потом письма вообще перестали приходить.

«Тю-тю, — думаю, — вот это да!.. Вот это номер…»

Написал Борису: что с Зиной? Тот присылает письмо: звоню, мол, Зине, не могу дозвониться… Узнать, что там и как там у Зины — неизвестно…

В общем, сомнение у меня возникло относительно любви моей Зины ко мне. Подумал: может, то, что я когда-то в Москве определил, что она мне изменила, было пророчеством?.. Этим, наверное, и оправдывал — в моральном плане, конечно, — свое ухаживание за девицей- хлеборезкой.

А пророчество мое, между прочим, сбылось ведь…

Всему, как известно, приходит конец. В одно прекрасное утро мне говорят:

— Сальников, через неделю тебя будут выписывать. Но учти — в запасной пехотный полк…

— В какой такой пехотный? — возмутился я. — Ну, я конечно, помог пехоте… Но я же не специалист по пехоте… Смотрите-ка — наступление кругом идет. — А в это время началось наступление наших войск в Белоруссии, началась стратегическая операция «Багратион». — Поэтому должен я в авиацию вернуться… Правда, не хочу в свой 6-й авиаполк, там начальство, пропади оно пропадом… Но я должен летать, я ж рожден для полетов…

А мне:

— Ничего не знаем, куда пошлем, туда и пойдешь…

Подался я к начальнику госпиталя: мол, так и так, хочу в авиацию…

— Ничего, голубчик, не могу поделать, — он мне отвечает. — У нас распоряжение: посылать рядовых и сержантов после выздоровления в запасной пехотный полк. Вот, если бы на тебя была заявка, запрос из какой-нибудь летной части, тогда — другое дело. А так — ничего не могу поделать, не могу помочь тебе…

Тогда я к нему — сообразил же! — с просьбой:

— Товарищ подполковник, дайте мне увольнительную на завтра, я до городского аэродрома — он вроде недалеко отсюда — доберусь, поговорю кое с кем, может, польза какая будет…

— Пожалуйста, — отвечает начальник госпиталя, — попробуй…

На другой день выписали мне увольнительную записку до 24.00, одели в кое-какую — страх сказать — почти арестантскую одежду, — ну, как в госпиталях в войну одевали? И я покостылял. Где пехом, где на попутном транспорте — добрался до аэродрома. И — куда солдата тянет? Конечно, его всегда тянет к столовой. Тем более, когда солдат из госпиталя притопал.

Подхожу к столовой, расположенной на пригорке. И стою, смотрю. Наблюдаю, так сказать. Наблюдаю, как в эту самую столовую входят летчики и технари. И как выходят из нее.

Знакомых — никого. Да и кого в чужом полку я могу знать, и кто меня может в чужом полку знать? А тут вдруг обратил внимание на техника, только что вышедшего из столовой. Техника всегда можно определить по внешнему виду. Ни с кем его не спутаешь. Обращаюсь:

— Слушай, друг! Дай закурить…

— Пожалуйста, — отвечает. И подает мне кисет — махорка там моршанская с табаком легким перемешана, бумагу — четвертинками нарезанную, кресало-огниво — непременный атрибут каждого уважающего себя фронтового техника.

Я, конечно, сворачиваю цигарку и на него смотрю. И вижу, у него под комбинезоном медаль «За освобождение Севастополя» просматривается. Спрашиваю:

— Откуда у тебя эта медаль?

— Как откуда? — удивляется техник. — Наградили.

— А ты что, защищал, что ли, Севастополь?

— Защищал.

— Я тоже защищал, — доверительно так ему говорю. — Когда-то летал гитлеровские позиции бомбить у стен этого города-героя…

Вот так стоим, разговариваем. А потом я поинтересовался:

— Слушай! А в каком полку ты был?

— Вот в этом, — отвечает, — в шестьдесят третьем. В каком же еще?

— Так на этом аэродроме шестьдесят третий полк, что ли, стоит?

— Ну да. Шестьдесят третий бомбардировочный авиаполк. На переформировании мы. Новые машины получили. Американские «бостоны». Уже три месяца их осваиваем.

— А кто у вас командир полка?

— Тоцкий, полковник…

Мне, понятно, все это ничего не говорит. Ни Тоцкий, ни шестьдесят третий авиаполк. И «бостоны» я никогда не видел…

Да… Покурили. Техник этот уже собирается уходить от меня по своим техническим делам. Вот тут-то в мою запутанную судьбу вмешался ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО СЛУЧАЙ. Вдруг, ни с того, ни с сего, я возьми да и спроси:

— Слушай, друг! А заместителем полка кто у вас?

— Тюленев, — отвечает.

— Какой Тюленев? — насторожился я.

— Какой, какой… Майор Тюленев, замкомандира полка…

— А как его зовут?

— Иван Николаевич!

Боже мой!.. Я чуть было не упал. Смотрю на него, на техника, и твержу:

— Повтори… Повтори…

Он смотрит на меня, как на ненормального:

— Что тебе повторить?

— Да ты знаешь, что это мой командир, — взорвался я, — или нет? Я вместе с ним воевал на Кавказе, в Крыму… А где он

сейчас?

Начинаем с ним разговаривать в несколько эмоциональных тонах, выяснять, как и что… Тут другие ребята подо шли — интересуются нашими разговорами. Оказывается, летный состав этого полка находится в Костроме.

Там, на аэродроме запасного авиаполка, летчики принимают новые самолеты — эти самые американские «бостоны», которые будут перегонять вот сюда, на свою ярославскую базу. Переучивание на эти самолеты они уже закончили. Машины хорошие, получше, пожалуй, ДБ-третьих. И скоро, через две-три, недели полк перелетит на фронт.

Знаете, я, откровенно говоря, все это усекаю и не верю. Не верю, но усекаю. Опять расспрашиваю про Тюленева: какого он роста, комплекции, как говорит…

А потом, просто так, на всякий случай, спросил:

— А кто у него, у Тюленева, стрелок-радист?

— Смирнов Коля, — говорят мне.

— Какой Коля?! Какой Смирнов?! — чуть не кричу…

— Какой, какой? Коля и Коля…

Вот это да!.. Вот это весточка… Колька, друг…

— А еще кто из летунов к полку? — выпытываю… Оказалось, что в этом полку много моих друзей по шестому авиаполку, в том числе и Севка Кирсанов — мой командир, с которым я когда-то летал. Говорю:

— Ребята, дайте мне листок бумаги — Тюленеву напишу о себе… Я из госпиталя. Меня в пехоту направляют. Вот через несколько дней должен в полк запасной пехотный отправиться. А я не хочу туда. Хочу среди своих «сталинских соколов», — как раньше говорили, — быть…

Ребята эти меня в столовую затащили, хотя сильно-то я и не упирался. И не то, чтобы накормили, а перекормили меня. Надавали мне всяких там котлет, картошки жареной… Здоровеннейший пакет с едой собрали…

А Тюленеву я написал такую записку:

> «Дорогой Иван Николаевич! Пишет вам Леха Сальников. Я нахожусь в госпитале здесь, в Ярославле, улица такая-то, дом номер такой-то. Очень прошу: заберите меня из этого госпиталя, потому что меня выписывают в запасной пехотный полк. — И подписываюсь — Леха Сальников».

Отдаю эту записку первому моему встречно-знакомому

технику и прошу, дескать, как прилетят — передай.

Тот даже обиделся:

— Какой разговор! Как только он прилетит — немедленно к нему прибегу, записку передам, о тебе расскажу все…

Проводили меня ребята по высшему разряду. Надавали табаку, в коем в госпитале всегда был недостаток, посадили на бензовоз, в кабину к шоферу, и почти до самого госпиталя в нем доставили.

…Проходит день — никаких известий из полка нет.

Проходит два дня — тоже… В общем, провел я в «дежурстве» на подоконнике своей палаты с неделю, — а она на третьем этаже расположена — чтобы не прозевать, не просмотреть — вдруг кто из этого полка, от Тюленева, значит, покажется… И вот, в один прекрасный день и час, вижу: подъезжает к госпиталю «виллис» — было что- то около четырех часов пополудни — из него выходят, гордые, красивые, с орденами на гимнастерках, авиаторы: Тюленев, Севка Кирсанов и мой будущий штурман Воробьев Ваня.

Я — быстрее вниз, чтобы встретить их… В вестибюле госпиталя встретились, как родные: они меня к себе и поприжимали, и руки жали, и… Сами понимаете…

Расспросили меня, как и что. Я рассказываю Ивану Николаевичу, как все было. Но про штрафной батальон молчу. Говорю ему, дескать, ранен в воздухе, где-то в районе Смоленска. Как бы вам объяснить — «черноту» ему бросаю… А ему — какая разница? Факт тот, что я здесь и меня нужно из госпиталя забрать.

Вот Иван Николаевич и взялся за это дело. Нас всех оставил в вестибюле — взаимные эмоции выражать, а сам отправился к начальнику госпиталя.

Выражаем мы эти самые эмоции, а сердечко у меня поекивает — получится что-нибудь или нет… Да…

Но вот, через некоторое время выходит он от начальника госпиталя, на лице улыбка и — ко мне:

— Давай, собирай свои шмотки госпитальные… Все в порядке… Поехали…

Я — в палату. С ребятами-сопалатниками прощаюсь… Радость меня обуяла неимовернейшая. Так удачно все получилось.

Ну, а дальше что? Затолкали мои дружки меня в этот «виллис» и — поехали мы на аэродром в мой уже новый полк. В 63-й дальнебомбардировочный Керченский авиационный ночной полк.

И вот здесь, в этом полку, нога моя стала быстро

поправляться. Видно, этому помогло то, что я кушать стал нормально. Жиров, белков, витаминов и прочего стал употреблять больше.

Вскоре полк стал перебазироваться на фронт. Летный состав — лётом, на самолетах, а остальной — наземным транспортом. Первая посадка самолетов полка планировалась на аэродроме Шаталово. Это недалеко от городка Починок на Смоленщине, где я в штрафной батальон попал.

И захотелось мне в Москве побывать. Выяснить-таки, что ж там с моей Зиной случилось. А до этого самого Шаталово, если железнодорожным транспортом добираться, то — обязательно через Москву.

Я — к Тюленеву. Говорю:

— Иван Николаевич, разрешите мне через Москву поездом проехать…

— А что такое? — он спрашивает.

— Понимаете, — отвечаю, — не получаю давно писем от невесты… Узнать хотелось бы, что там с ней стряслось. А она — москвичка…

— Ну, ладно, — говорит Иван Николаевич. И вдруг добавляет: — Знаешь что? Через Москву поедет майор Арсентьев. Вот поедешь с ним.

Что ж, хорошо, думаю. Поблагодарил Тюленева. Сели мы с этим майором в поезд, приехали на Ярославский вокзал. Я ему говорю:

— Хочу позвонить своей знакомой.

И — к кабинке телефона-автомата. А у меня в кармане лишь одна монетка — десять или там две копейки — я уж не помню, какие монеты тогда автомат телефонный «глотал». И поэтому решил: лучше я позвоню Борису Покоржевскому на работу, он всегда бывает на месте. А то вдруг Зины дома не будет, а у меня больше монет нет. Попрошу его, чтобы он связался с Зиной, сказал бы ей, что я приехал, и мне сообщил бы, как ее найти.

Снимаю телефонную трубку, набираю диском автомата Борин номер телефона. Слушаю. Тот отвечает: «Да…» Я говорю: «Это я, Леха!» — «Леха, Леха! О-о-! Да ты что, да ты как?..»

Я, значит, ему: «Борь, позвони Зинке, скажи, что я здесь…»

Он как-то замялся, помолчал немного, а потом говорит: «Знаешь что? Я пока Зине звонить не буду. Ты, если можешь, приезжай ко мне, поговорим…» И — все.

Я только и мог ему сказать: «Хорошо…»

Повесил трубку. Выхожу из кабинки, а Арсентьев как- то подозрительно на меня смотрит:

— Ты что такой? Побледнел весь. Что-то случилось?

— Случилось, — отвечаю. — Наверно, моя невеста вышла замуж…

— Да брось ты… Что это ты вообразил…

— Точно, точно, — упорствую я. И передаю ему весь разговор с Борисом.

Он ничего не сказал. Разве ж в таких интимно-щепетильных вопросах можно что-нибудь советовать? Но — вот что значит интеллигентный человек — он довез меня до училища, где Борис директорствовал, познакомился, поговорил с ним, и мне сказал:

— Так. Через два дня уезжаем в Шаталово. Встречаемся на Белорусском вокзале в таком-то месте, в такое-то время.

И ушел.

А Борька мне рассказывает, Зина ему звонила несколько дней тому назад. Приглашала на свадьбу. Замуж выходит за какого-то лейтенанта.

— Я так и знал, что такое может случиться, — среагировал на это с видимым спокойствием я. — Ну, что ж теперь поделаешь… Знаешь что? Дай мне листок бумаги, письмо ей напишу…

И пишу ей такое письмо:

«Дорогая Зина, я поправился. Приехал в Москву. Сейчас пишу тебе от Бориса. Узнал, что ты выходишь замуж. Желаю тебе всего доброго, хорошего. А самое главное, желаю, чтобы твой муж любил тебя так же крепко и искренне, как я тебя любил…

Ну, а что мне остается? Скажу словами Есенина: «А мой удел — катиться дальше вниз…» Я снова еду на фронт.

Алексей».

Все. И отправил письмо то ей.

Так вот сбылось мое пророчество…

…Приехали мы с майором Арсентьевым в Шаталово. А оттуда перелетели на фронтовой аэродром. И до конца воевал и летал я в этом 63-м авиаполку. Прилично и летал. И закончил войну 10 мая 1945 года.

Да, да, я не ошибся — 10 мая 1945 года.

В тот день мы, летные экипажи, сидели под плоскости полностью подготовленных к боевому вылету бомбардировщиков — «бостонов» — и ждали. Ждали, когда последние идиоты-фашисты сдадутся на оккупированном ими датском острове Борхельм. Ведь был уже подписан акт о безоговорочной

капитуляции. Почти все фашистское воинство побросало оземь свое оружие, подняло вверх белые флаги и руки. А эти — ерепенятся…

Сидим, значит, мы под самолетами и горюем: Победа ж, все кругом гуляют, должным образом отмечают конец войны… Салютуют — стрельба прямо-таки сплошная… А наша эскадрилья — в боевой готовности. Сидим на аэродроме Обженицы и ждем команды на вылет, на этот, будь он неладен, Борхельм.

И что-то непрошенно-грустные, нехорошие мысли в моей голове стали появляться. Подумал: вот сейчас будем взлетать, сдаст на взлете мотор и мы всем экипажем — трахнемся… Все…

Но, слава богу, ничего этого не произошло. Никуда мы не полетели. Немцы на этом острове запросили пардону — сдались нашим морским пехотинцам. Поняли, что пора перестать валять дурака.

Ну и все. И для меня война кончилась. Остался жив. Вот какие дела. Даже не верится…

1989–1991 гг.
г. Новосибирск

notes

Примечания

1

Кроме указанных высокого звания Героя Советского Союза удостоены наши однополчане Балашов И. Ф., Лопатин Ф. И., Наумов В. Н., Тюленев И. Н.

2

ВМБ — военно-морская база.

З

ЗА — зенитная артиллерия.

4

Отыскался след Тарасов! В 1978 году на встрече ветеранов полка по случаю его 40-летнего юбилея появились… считавшиеся погибшими Трифонов и его штурман Дремлюга. Оказалось, что они тогда попали в плен, затем вернулись на Родину… Невозможно передать словами впечатление о их волнении, когда в сопровождении тоже взволнованных фронтовых друзей они подошли к Стеле Славы полка и, со слезами на глазах, прочитали: «…л-т Дремлюга Т. П… л-т Трифонов В. М…»

5

АЧХО — авиационные часы-хронометр с обогревом.

6

Из воспоминаний соратника А. Н. Туполева — Л. Кербера // Московские новости. — 29 ноября 1987.

7

Приводится по записи во фронтовом дневнике Салова В. Г.

8

Жуков Г. К. «Воспоминания и размышления». — Т. 2. — Москва: Издательство АПН, 1975. — С. 346–347.

9

Ф. Искандер. Стоянка человека.

10

«Разверзлись все источники великой бездны, и окна небесные отворились и лился на землю дождь…» — Быт. 7:11–12.